IL DIRITTO MARITTIMO DELLA GERMANIA

COMMENTARIO AL LIBRO V DEL CODICE DI COMMERCIO GENERALE GERMANICO

DI

WILLIAM LEWIS

TRADUZIONE CONSENTITA DALL' AUTORE
E CORREDATA DI COPIOSI RAFFRONTI COLLA LEGISLAZIONE PATRIA

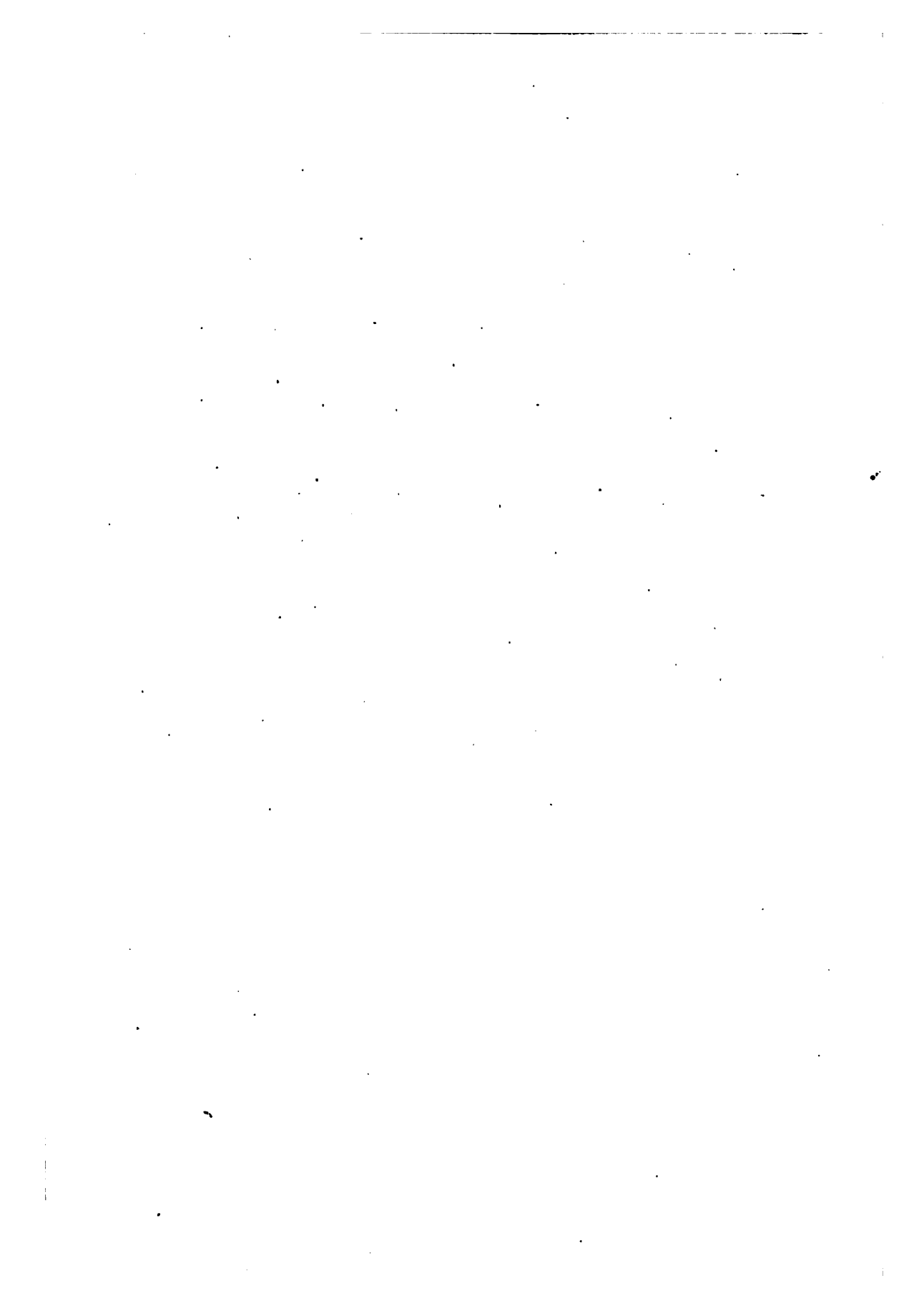
di UMBERTO GREGO

con prefazione di ENRICO BENSA

VOLUME III.

GENOVA
SOCIETÀ EDITRICE DELL' *ANNUARIO D' ITALIA.*

—

1894.

di assicurazione marittima della Germania settentrionale, compilato in base al Codice di Commercio generale germanico. Lubecca 1865.

8. Osservazioni della Commissione di Brema per la modificazione delle Condizioni di assicurazione del 1854 intorno al progetto delle Condizioni generali di assicurazione delle società di assicurazioni della Germania settentrionale del 1864. Brema 1865.

9. Proposte d'Amburgo per modificare il progetto di Condizioni generali di assicurazione delle società di assicurazioni della Germania settentrionale, redatto in base al Codice di commercio generale germanico.

10. Condizioni generali delle società di assicurazione marittima della Germania settentrionale. Progetto riveduto. Amburgo 1866. (Compilate dal VOIGT, tenendo conto delle obbiezioni fatte da persone pratiche di Stettino, Lubecca, Brema, Amburgo, con osservazioni ulteriori dell'autore).

11. Proposte degli assicuratori marittimi di Stettino di modificazioni al progetto riveduto delle Condizioni generali delle società di assicurazione marittima della Germania settentrionale. Ottobre 1866 (litografate).

12. Osservazioni degli assicuratori d'Amburgo circa il progetto del 1866. Novembre 1866 (litografate).

13. Intorno al progetto delle Condizioni generali delle società di assicurazione della Germania settentrionale del 1866. Osservazioni circa le obbiezioni fatte dagli assicuratori di Amburgo e da quelli marittimi di Stettino nel Novembre e Dicembre 1866 (del VOIGT).

BENECKE, *System des See-Assekuranz-und Bodmerei-Wesens* illustrato dal NOLTE, Amburgo 1851-1852 (citato BENECKE-NOLTE).

BRANDT, *Ueber Seeversicherung*, Lipsia 1878. (Estratto dagli *Annalen des gesammten Versicherungswesens).*

CAUVET, *Traité des assurances maritimes*, Paris 1879-1881.

Polizze di assicurazione marittima francesi (1) (per il corpo della nave del 15 Luglio 1873 e per le merci del 15 Dicembre 1873). VICTOR VON JOHN, *Die Seeversicherungs-Polizen der wichtigsten Seeplätze der Erde.* Trieste 1874, pag. 185 e seg.: 201 e seg.

LOWNDES, *On the law of marine insurance*, London 1881.

Condizioni (rivedute) norvegesi di assicurazione marittima del Novembre 1881. (Traduzione inglese: *Revised general statutes for norwegian marine insurance* di AXEL WINGE), Christiania 1883.

(1) Nell'anno 1873 una riunione degli assicuratori francesi delle diverse piazze, tenutasi a Parigi, ha adottato formulari comuni di polizze per l'assicurazione del corpo della nave e di merci. (LABRAQUE-BORDENAVE, *Traité des assurances maritimes*, Paris-Bordeaux 1876, pag. 45 e seg. 54 e seg.).

OWEN, *Marine insurance notes and clauses*, London 1883.

PARSONS, *Of the law of marine insurance*, Boston U. S. 1868.

PHILLIPS, *On insurance*, 5.ª ediz., Boston U. S. 1867.

PÖHLS, *Darstellung des See-Assekuranzrechts* (Vol. IV dell'opera: *Darstellung des gemeinen Deutschen und Hamburgischen Handelsrechts*), Amburgo 1832-1834.

TECKLENBORG, *Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 mit einem Kommentar*, Brema 1868.

TECKLENBORG, *System des Seeversicherungswesens*, Brema 1862.

Condizioni di assicurazione delle società di assicurazione marittima di Brema, rivedute nel 1875 (stabilite dagli assicuratori. Il tentativo fatto dalla Camera di Commercio di Brema di revisione delle Condizioni di Brema del 1854 non condusse ad alcun risultato).

VOIGT, *Das deutsche Seeversicherungs-Recht*. Commento del Libro V Tit. XI del Codice di Commercio generale germanico e delle Condizioni generali di assicurazione marittima, Parte I. Jena 1884.

TITOLO UNDECIMO

DELL' ASSICURAZIONE CONTRO I RISCHI DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

SEZIONE PRIMA

PRINCIPII GENERALI

CENNO GENERALE.

L'assicurazione marittima può avere per oggetto ogni interesse apprezzabile in danaro, che alcuno abbia a che la nave od il carico superi i rischi della navigazione (Art. 782: l'articolo 783 enumera gli oggetti più importanti). Fanno però un' eccezione i salari del capitano e dell'equipaggio (Art. 784). In sè non ha influenza sulla validità del contratto di assicurazione il fatto che nel momento della conclusione dello stesso fosse già esclusa la possibilità del verificarsi di un danno da risarcire, ovvero che fosse già avvenuto il danno da risarcire. Se però ambe le parti erano informate dello stato delle cose, il contratto non vale come contratto di assicurazione. Se soltanto l' assicuratore sapeva che era già esclusa la possibilità di un danno da risarcire, il contratto non è obbligatorio per chi fa assicurare; se soltanto quest'ultimo sapeva essersi già verificato il danno da risarcire, il contratto non è obbligatorio per l'assicuratore, il quale ha nondimeno diritto a tutto il premio (Art. 789).

Chi fa assicurare può assicurare l' interesse suo proprio o quello di un terzo. Egli può eziandio lasciare indeterminato,

se l'assicurazione sia presa per conto proprio od altrui. L'assicurazione per conto altrui non è obbligatoria per l'assicuratore, che tuttavia ha diritto all'intero premio, se chi fece assicurare non ne aveva l'incarico dall'assicurato, o se il primo non ha dichiarato all'assicuratore, nel momento della conclusione del contratto, la mancanza di un tale incarico. (Art. 786). Non è però considerata come assicurazione per conto altrui quella conclusa da un mandatario, da un gestore d'affari senza mandato o da un altro rappresentante dell'assicurato in nome di lui (Art. 787).

La legge non ha prescritta alcuna forma determinata per il contratto di assicurazione; però l'assicuratore deve, a richiesta, rilasciare in proposito un atto scritto (polizza) a chi fa assicurare (Art. 788).

L'ammontare dell'assicurazione non può eccedere il valore assicurabile, cioè l'intiero valore dell'oggetto assicurato (Articolo 790), neppure in seguito ad un'assicurazione multipla. Le conseguenze di una tale assicurazione sono regolate negli Art. 791-795. Se l'importo dell'assicurazione è inferiore al valore assicurabile, nel caso di un danno parziale, l'assicuratore risponde per l'ammontare di questo solo in rapporto fra la somma assicurata ed il valore assicurabile (Art. 796). Il valore assicurabile può per mezzo di convenzioni delle parti essere stabilito in una somma determinata (polizza tassata); allora questa somma dà norma fra le parti; però l'assicuratore può pretenderne la riduzione, fornendo la prova che la stima sia essenzialmente esagerata (Art. 797; Art. 798: circa l'efficacia di stime speciali per i singoli oggetti, qualora più oggetti siano compresi in una sola somma assicurata). Se il valore assicurabile non è stabilito nel modo indicato, deve essere dimostrato. Per questa determinazione sono date le norme nel Codice di Commercio agli Art. 799-807, avuto riguardo ai diversi oggetti assicurabili.

L'assicuratore subentra, se ed in quanto egli abbia risarcito un danno, il cui risarcimento l'assicurato abbia diritto di pretenderlo da un terzo, nei diritti del primo contro quest'ultimo; può pretendere anche dall'assicurato a sue spese il rilascio di un atto autentico di riconoscimento circa il subingresso nei diritti contro il terzo (Art. 808; art. 809 al 1.° relativo all'obbligo dell'assicurato di cedere all'assicuratore

un credito assicurato, alla garanzia del quale serva una cosa esposta ai rischi marittimi). L'assicurato non è obbligato a far valere il suo diritto contro il terzo prima di rivolgersi verso l' assicuratore (Art. 809 al. 2).

Art. 782.

Ogni interesse valutabile in danaro, che alcuno abbia a che la nave od il carico superi i rischi della navigazione, può essere oggetto dell'assicurazione marittima [a].

1. In conformità alla natura generale del contratto di assicurazione, l' assicuratore si assume nell' assicurazione marittima contro una determinata indennità, (il premio) un rischio che può colpire l' assicurato (1) [b].

---

(1) Il Codice di Comm. nelle sue disposizioni circa l'assicurazione marittima ha in vista primieramente soltanto l'assicurazione a premio. Tuttavia non si applicano a questa esclusivamente le disposizioni del Titolo XI, ma eziandio all' assicurazione mutua, benchè in quest'ultima

---

[a] Le norme, che disciplinano il contratto di assicurazione, si trovano in due parti distinte del Codice di commercio. Il Titolo XIV del Libro I si riferisce al contratto di assicurazione in generale: il Titolo VI del Libro II concerne in particolare l'assicurazione contro i rischi della navigazione. Nel Titolo IX del Libro I v'ha poi una sezione (la seconda), che contempla le associazioni di mutua assicurazione. L'*Art. 604* dispone che all'assicurazione contro i rischi della navigazione si applicano le regole stabilite nel Titolo XIV del Libro I, che non siano incompatibili colle assicurazioni marittime, e che non siano modificate dalle disposizioni, che gli fanno seguito, e che le associazioni di mutua assicurazione marittima (le quali per l'*Art. 419* sono regolate eziandio dalle norme del Tit. XIV Libro I, che non siano incompatibili colla loro speciale natura) sono inoltre soggette alle disposizioni del Titolo IX del Libro I.

L'articolo in esame del Codice germanico richiama specialmente l'*Art. 428 Cod. Comm.*, a termini del quale può far assicurare non solo il proprietario, ma anche il creditore, che ha privilegio od ipoteca sulla cosa, ed in generale chiunque abbia un interesse reale e legittimo od una responsabilità per la conservazione della cosa.

[b] L'*Art. 417 Cod. Comm.* definisce l' assicurazione « un contratto, con cui l' assicuratore si obbliga, mediante un premio, a risarcire le perdite ed i danni, che possono derivare all' assicurato da determinati casi fortuiti o di forza maggiore, ovvero a pagare una somma di danaro secondo la durata o gli eventi della vita di una o più persone ».

Il contratto d'assicurazione è un contratto bilaterale a sè, che non rientra in alcun' altra categoria di contratti. (Così anche *Entsch. des R. O. H. G. V* pag. 335). Per decidere circa un contratto concreto di assicurazione marittima danno norma in primo luogo le speciali convenzioni intervenute fra i contraenti, ed in mancanza di queste le disposizioni del Codice di Commercio. Le convenzioni dei contraenti possono anche consistere nell'assoggettarsi in modo espresso o tacito a condizioni, che una determinata società abbia stabilito in generale per i contratti da conchiudersi con essa, ovvero che siano state adottate da tutte le società in luoghi determinati. In quest' ultima categoria sono d'annoverarsi le Condizioni generali di assicurazione marittima del 1867, in base alle quali assicurano le società d'assicurazione delle piazze marittime della Germania Settentrionale, fatta eccezione per Brema, per la quale danno norma speciali Condizioni rivedute nell'anno 1875. Le Condizioni generali hanno un particolare carattere, inquantochè esse, come rileva giustamente il Supremo Tribunale dell'Impero, contengono una raccolta delle regole, che danno norma per il contenuto, per l'intelligenza e per la validità dei contratti d'assicurazione da conchiudersi *(Entsch. III* pag. 88; Cfr. IX pag. 223), e perciò anche i principii, che danno norma per l'essenza dell'assicurazione marittima. Le disposizioni delle Condizioni generali di assicurazione marittima sono quindi di duplice natura. Esse sono regole giuridiche, e queste sono tolte evidentemente dal Codice di Commercio, come nella compilazione di quest'ultimo fu a sua volta tratto profitto del progetto riveduto d'Amburgo di assicurazione marittima del 1853 (Motivi del progetto prussiano, pag. 329), e private disposizioni, per mezzo delle quali da parte degli assicuratori, e riguardo alle assicurazioni che questi concludono, sono in parte completate, in parte modificate (2) le disposi-

---

al contratto si connetta un elemento sociale, ed invece dell'equivalente all'assicuratore per il rischio assunto, debbasi pagare un contributo alla cassa sociale in conformità allo statuto. Vedi *Entsch. des R. O. H. G.* VIII, pag. 182 e seg.

(1) Una tale modificazione naturalmente ha potuto aver luogo riguardo soltanto alle disposizioni del Codice di Commercio non aventi carattere imperativo.

zioni del Codice. Da questa diversa natura del contenuto delle Condizioni generali il Supremo Tribunale di Commercio dell' Impero ne deduce che per l'interpretazione siano da applicarsi regole diverse: per i principii ricavati dal Codice di commercio, quelle che valgono per l'interpretazione della legge; per le altre disposizioni (« per la parte autonoma delle Condizioni ») le regole, che valgono per l'interpretazione di contratti (*Entsch. des R. O. H. G.* III pag. 88 e seg.). Ciò però significa soltanto che per le disposizioni cosidette autonome, laddove esse siano suscettibili di un duplice senso, per modo che possano essere interpretate contro gli assicuratori o contro gli assicurati, debbasi preferire un' interpretazione nel senso della prima alternativa, imperocchè quelle disposizioni sono da riguardarsi come proposte di contratto da parte degli assicuratori, e devesi applicare la regola che la clausola va interpretata contro quelli, *in quorum fuit potestate legem apertius conscribere*.

2. La prima condizione per la validità del contratto di assicurazione è, a termini del Codice, un interesse dell' assicurato; ed invero un interesse preesistente all' assicurazione. L'interesse però può essere non soltanto l' interesse di proprietà, ma bensì consistere in ciò che, in seguito alla perdita dell'oggetto assicurato, ne deriverebbe all'assicurato un danno qualsiasi, che viene scongiurato coll'assicurazione (Prot. VII pag. 2926 e seg., VIII pag. 4231. Cfr. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 12, 14). Il pregiudizio può consistere tanto in un danno positivo, quanto in un lucro cessante.

Il Codice, collo stabilire un interesse dell' assicurato quale requisito del contratto di assicurazione, ha sanzionato esclusivamente il supremo principio del diritto di assicurazione, che per mezzo dell' assicurazione deve essere soltanto rimosso un danno dall' assicurato, ma non deve essergli procacciato un beneficio. Questo principio risulta necessariamente dalla natura del contratto di assicurazione, sicchè non si può derogarvi senza porre in essere una completa confusione di concetti, ed in ispecial modo senza oltrepassare i confini, che separano l' assicurazione dalla scommessa (1). Perciò l' intenzione

(1) Ciò è dimostrato chiaramente anche dalla definizione, che ne dà l' ENDEMANN. Egli dice (*Zeitschrift für Handelsrecht* del GOLDSCHMIDT, IX,

dei contraenti all'atto della conclusione dell'assicurazione non può mai essere rivolta a che, per mezzo di questa, l'assicurato venga a trovarsi, dopo avvenuto il sinistro, in condizione migliore che se il sinistro non si fosse verificato. Non è essenziale che l'effetto dell'assicurazione corrisponda anche realmente nel caso concreto a quest'intenzione. In virtù della particolare conformazione dei rapporti l'assicurato può anzi, in seguito al verificarsi del sinistro ed al ricevimento della somma assicurata, venire a trovarsi in condizioni migliori che se avesse eseguita la progettata impresa. Se si considera ciò, e si tien conto che coll'assicurazione si ha di mira non esclusivamente il compenso del valore dell'oggetto perduto, ma eziandio in generale il risarcimento del danno causato dal sinistro, e se neppure si dimentica che nel contratto di assicurazione deve prevalere l'equità, si riscontrerà che i principii, in cui si è ravvisata una contraddizione col suaccennato principio (Cfr. Prot. VII pag. 3109), in realtà sono solo apparenti eccezioni allo stesso. Quì va annoverato primieramente il principio che, nel caso di assicurazione di un guadagno immaginario, per il calcolo dell'indennità non si ha riguardo esclusivamente al valore, che le merci avrebbero avuto al loro felice arrivo nel luogo di destinazione. Se però la legge consente di assicurare il guadagno, che il proprietario del carico spera di ricavare nel luogo di destinazione, la ragione sta in ciò che la prova, a quanto sarebbe ammontato il profitto nel caso di salvo arrivo delle merci, difficilmente potrebbe essere fornita con qualche sicurezza, poichè non può essere stabilito in qual tempo la nave avrebbe, senza il sinistro, toccato il porto di destinazione. Che però anche a questo proposito sia stato rigorosamente mantenuto il principio, lo dimostra la disposizione dell'art. 797 Cod. Comm., giusta il quale l'assicurato non può mai pretendere dall'assicuratore un compenso per un guadagno maggiore di quello ch'egli potesse attendersi secondo i calcoli mercantili. Un altro principio, che va quì men-

---

pag. 551): « L'assicurazione è quel contratto, col quale l'assicuratore si obbliga contro un correspettivo (premio), nel caso di un determinato avvenimento precisato nel contratto, a pagare una somma determinata od il risarcimento del danno ». Cfr. inoltre, contro l'Endemann, Brand *Ueber Seeversicherung*, pag. 5 e seg.

zionato, si è quello che, nel caso di assicurazione di navi, si prende per base dell'indennità il valore nel porto di partenza senza guardare al deperimento durante il viaggio. A questo riguardo si può far valere la circostanza che, per la constatazione del valore avuto dalla nave all'atto della perdita, si sarebbe però ricorso esclusivamente ad un calcolo di verosimiglianza, e che l'acquisto di una nuova nave, al quale l'armatore avrà di regola mirato, non può essergli reso più difficile col fare deduzioni dal valore, che la nave aveva nel momento iniziale del viaggio. Inoltre quanto al principio, che anche per le navi, che fanno ritorno in zavorra, possono essere assicurate le spese di armamento, benchè queste, come vien fatto osservare, andrebbero perdute nel caso di felice arrivo della nave, non è per l'appunto esatta quest'ultima affermazione. La nave ritorna in patria per ricevervi un nolo, poichè essa non può conseguirlo all'estero, e perciò le spese d'armamento fanno parte delle spese necessarie per guadagnare il nuovo nolo (1).

Dal requisito di un interesse dell'assicurato ne deriva l'inefficacia di una soprassicurazione (*Ueberversicherung*), cioè di una assicurazione eccedente il vero valore dell'oggetto assicurato (2), di una doppia assicurazione e della cosidetta assicurazione scommessa (3), in cui solo coll'assicurazione è posto

(1) Se alla Conferenza d'Amburgo fu da alcuni membri ravvisata una eccezione al principio fondamentale suaccennato anche nell'assicurabilità del nolo lordo (Prot. VIII pag. 3109), ciò provenne decisamente da un equivoco.

(2) Cod. Comm. Art. 790: Condizioni generali di assicurazione marittima § 9: — *L'assicurazione non ha alcuna efficacia giuridica, in quanto la somma assicurata ecceda il valore assicurabile (Soprassicurazione, Ueberversicherung).*

(3) L'inefficacia dell'assicurazione-scommessa è espressa esplicitamente eziandio nelle Condizioni generali § 4: *Un'assicurazione è valida solo in quanto quegli, per conto del quale essa fu contratta, abbia un interesse all'oggetto assicurato. Sono inefficaci le assicurazioni scommesse e le cosidette polices d'honneur.* Coll'espressione *police d'honneur* si designava originariamente un'assicurazione, in virtù della quale l'assicuratore si obbliga a pagare un danno, che si verifica, senz'altra prova dell'interesse all'infuori della semplice presentazione della polizza, e talvolta rinuncia in modo espresso anche alle eccezioni di legge. Ora in realtà per *polices*

in essere l'interesse (1) (Prot. VII pag. 2976, VIII pag. 4230 e seg.).

Se la possibilità del guadagno al tempo dell'assicurazione dipendeva da una determinata circostanza, gli assicurati possono far valere diritti in base all'assicurazione solo subordinatamente alla condizione che quella circostanza siasi verificata al tempo in cui la nave od il carico fu colpita dal sinistro preveduto nel contratto di assicurazione. (Sentenza del Supremo

---

d'honneur si intendono vere e proprie assicurazioni-scommesse; anche in Francia non di rado si riscontrano sotto questo nome. Benecke-Nolte I pag. 244 e seg.; Spiegazioni del Voigt al progetto di uno schema generale nuovamente riveduto di assicurazione marittima di Amburgo (*Erläuterungen-von-* Voigt — *zu dem Entwurfe eines neu revidirten allgemeinen Plans Hamburgischen Seeversicherung;* Hamburg 1865, pag. 8) Ruben de Couder I, pag. 466 n. 96, il quale indica che alle *polices d'honneur* si ricorre per assicurare il nolo (*fret à faire*) contro la legge (Cfr. Laurin in Cresp III, pag. 452 e seg.), e dice circa la natura di queste polizze, riferendosi alle osservazioni fatte da Grivart nel Senato francese all'atto della discussione del progetto di legge intorno a modificazioni del Libro II del *Code de Commerce: Les actes de ce genre n'ont d'autre sauvegarde que la bonne foi des contractans. Mais il est juste de dire, à l'honneur du commerce, qu'ils reçoivent presque toujours une exécution loyale. En dehors des cas de faillite ou de déconfiture, il y a peu d'exemples d'assureurs répudiant après coup leurs engagements et invoquant, pour s'en affranchir, la nullité légale du contrat.* L'assicurazione-scommessa è in modo espresso vietata dalla legge marittima per la Finlandia, la cui disposizione (Art. 171), tradotta in francese, è del seguente tenore: *Nul ne peut contracter une assurance offrant le caractère d'un pari sur l'issue du voyage; un pareil contract serait nul et sans valeur.*

(1) Evidentemente non v'ha alcun interesse proprio assicurabile di chi fa assicurare, quando egli, quale venditore, sia tenuto ad assicurare le merci in base al contratto di vendita riguardante il carico. In questo caso infatti solo la trasgressione a tale obbligazione, ma non l'assunzione della stessa, corrisponde nel risultato all'assunzione del rischio marittimo, inquantochè solo nel caso di omessa assicurazione il viaggio sarebbe andato a di lui rischio. Nel momento, in cui fu assunta l'assicurazione, il rischio non sussisteva ancora: nel momento dell'assicurazione fu rimosso ogni rischio per il venditore (*Entsch. des R. O. H.* G. XIV pag. 133).

Tribunale d'Appello di Lubecca del 13 Maggio 1867; KIERULFF, *Sammlung*, III pag. 391, 395 (1)). Così l'assicurazione presa da parte di un commissionario della provvigione, che sarà per guadagnare sopra un carico di merci, di cui gli fu preannunziata la spedizione, obbligherà l'assicuratore solo qualora le merci gli siano state realmente spedite (Cfr. le controversie inglesi in BENECKE-NOLTE I pag. 90).

3. L'interesse deve riferirsi ad una nave o ad un carico, e non a qualunque altro oggetto, che sia esposto ai rischi del mare, p. es. ad un fondo giacente in riva al mare. L'assicurazione di un tale oggetto non è da riguardarsi come assicurazione marittima (Prot. VIII pag. 4231). Evidentemente dalla parola *o* non se ne può dedurre che non possa essere assicurato eziandio un interesse, che alcuno abbia a che la nave *ed* il carico superino i rischi della navigazione (Sentenza del Supremo Tribunale di Commercio di Amburgo del 14 Luglio 1873; GOLDSCHMIDT, *Zeitschrift für das Handelsrecht*, XIX pag. 235).

4. L'interesse deve essere apprezzabile in danaro. Un interesse scientifico, per es. quello che alcuno abbia a che una

(1) Nel caso, che formò oggetto di questa decisione, era conclusa un'assicurazione sopra il compenso di chiatte e prestazione d'opera da guadagnarsi dagli assicurati riguardo al carico di guano di una determinata nave « per salvo arrivo della nave, solo contro il rischio di mare ». Però mentre, secondo la polizza, la nave doveva andare dall'isola di Baker ad Amburgo, ed era ammesso come verosimile solo un approdo nella Manica *for orders*, dal contratto di noleggio risultava che la nave era noleggiata non per il viaggio dall'isola di Baker ad Amburgo, ma anzi di là a Falmouth *for orders* e quindi a Rotterdam od Anversa od Amburgo. La nave era andata totalmente perduta presso l'isola di Baker, mentre era preso il carico, e quindi dopo il principio del rischio. Il Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca fece con ragione dipendere il diritto degli assicurati dalla prova che la nave, quando andò perduta, avesse intrapreso un viaggio alla volta di Amburgo, inquantochè ammise che gli assicurati avessero assicurato il loro profitto (da ricavarsi all'atto dello scaricamento della nave) e che avessero potuto assicurare un profitto solo per il caso, in cui la nave fosse destinata ad Amburgo, ovvero avesse ricevuta la sua destinazione per Amburgo, qualora la perdita non si fosse verificata nel frattempo (*Entsch.* loc. cit. pag. 388, 391 e seg.).

nave destinata ad un viaggio di scoperta lo compia felicemente, non può essere oggetto di un' assicurazione. Da ciò ne deriva inoltre che per la stima debbono sussistere delle basi concrete. Il preteso interesse non può essere una speranza del tutto vaga ed indeterminata, come sarebbe, nel caso di una nave che parte per la pesca della balena o dell' arringa, il risultato della pesca.

5. Il Codice parla dei *rischi della navigazione*, cioè dei rischi, che sono connessi alla navigazione. Con questa espressione, che fu sostituita in seconda lettura alle parole del progetto di prima lettura (Art. 675) *i rischi del mare*, s' intese di dire che l' assicurazione marittima non si presenta esclusivamente quale assicurazione del trasporto, per garanzia contro le perdite, da cui gli interessati sono minacciati in causa dei rischi derivanti dal trasporto della nave e del carico da un porto all' altro, mentre un' assicurazione marittima è anzi possibile durante il soggiorno della nave nel porto, ed invero non solo quando un tale soggiorno si colleghi con un viaggio, cioè la nave attenda al caricamento od allo scaricamento, ovvero sia in aspettativa di un nuovo noleggio dopo lo scaricamento, ma eziandio quando la nave si trovi in disarmo, oppure per altro titolo temporaneamente nel porto d'inscrizione. Quest'ultima cosa dovette ammettersi, avuto riguardo alle assicurazioni di un anno ed a quelle concluse per un determinato numero d'anni.

Naturalmente in base a questo concetto nell' assicurazione marittima va compresa anche l' assicurazione contro il rischio di guerra, mentre questa è nel linguaggio comune contrapposta all' assicurazione contro il rischio del mare (Prot. VII pag. 2976, 2978 e seg.; VIII pag. 4230 e seg. (1)).

---

(1) Il *Code de Commerce* (francese Art. 334; belga II Art. 168 ult. al.) dispone conformemente al Codice di Commercio germanico: *L'assurance peut avoir pour objet toutes-choses ou valeurs estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation.* Così pure la legge marittima per la Finlandia, Art. 171.

Art. 783.

Possono in ispecial modo essere assicurati:
la nave;
il nolo;
il prezzo di trasporto dei passeggieri;
le merci;
le somme date a cambio marittimo;
gli esborsi per avaria;
altri crediti, a garanzia dei quali servano la nave, il nolo, il prezzo di trasporto dei passeggieri o merci;
il profitto sperato dall'arrivo delle merci nel luogo di destinazione (profitto immaginario);
la provvigione da guadagnare;
il rischio assunto dall'assicuratore (riassicurazione).

Nell'una di queste assicurazioni non è contenuta l'altra [a].

1. Poichè il Codice ha già nell'articolo precedente indicato i requisiti di una valida assicurazione marittima, non era necessaria una completa enumerazione di tutti gli interessi assicurabili: anzi bastava un'enumerazione esemplicativa.

---

[a] L'*Art. 606 Cod. Comm.* dice che l'assicurazione può avere per oggetto: 1.° la nave, a vapore o a vela, vuota o carica, armata o non armata, sola od accompagnata; 2.° le macchine, gli attrezzi, il corredo, l'armamento, la dotazione e le vettovaglie; 3.° il nolo dei passeggieri e delle cose caricate; 4.° le cose caricate; 5.° le somme date a cambio marittimo; 6.° le somme pagate o dovute per avarie comuni e le spese fatte o dovute per avarie particolari, quando non siano coperte da cambio marittimo; 7.° e generalmente ogni altra cosa stimabile in danaro esposta ai rischi della navigazione. Detto articolo aggiunge poi *(Capov. ult.)* che l'assicurazione può essere fatta su tali cose o sopra parte di esse, congiuntamente o separatamente.

Giusta il successivo *Art. 607*, l'assicurazione è nulla, se ha per oggetto i salari della gente di mare e le somme prese a cambio marittimo (le cose, sulle quali si è preso a cambio marittimo, non possono poi essere assicurate che per la parte del valore, che supera le somme avute in prestito).

Quanto al profitto sperato, vedasi l'*Art. 424 Capov. ult.*, che dichiara potersi assicurare i profitti sperati ed i frutti pendenti nei casi preveduti dalla legge. Circa la riassicurazione, l'*Art. 422 al.* 1° consente esplicitamente all'assicuratore di fare assicurare da altri le cose, che ha assicurato.

2. Nell' assicurazione della nave, cioè sul corpo della nave, può formare oggetto dell' assicurazione non solo la nave intiera, ma anche possono formarlo quote parti della stessa, cioè possono essere assicurati anche singoli carati (Cfr. Art. 460 al. 5 Cod. Comm.). Così pure possono per sè essere oggetto di un' assicurazione gli attrezzi e gli accessori, l' armamento e le provvigioni: però di regola questi oggetti sono assicurati insieme alla nave, ovvero, almeno in parte, nel nolo lordo (1). Naturalmente una tale assicurazione è presa dagli armatori.

3. Come la pluralità delle più recenti legislazioni marittime (2), anche il Codice di Commercio ammette un' assicurazione del nolo. Il nolo è assicurato da parte dell' armatore o del sub-noleggiante. Il noleggiatore od il proprietario del carico

---

(1) Il *Code de Commerce* (Art. 334) dice esplicitamente: *L'assurance peut avoir pour objet le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné, les agrès et apparaux; les armements; les victuailles;* (Art. 335): *L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets.* E così pure altre leggi annoverano quali oggetti di assicurazione il corpo, gli attrezzi e gli accessori della nave, l'armamento di guerra e le provvigioni. Così fanno i Codici olandese (Art. 593); spagnuolo (Art. 848), italiano (Art. 606); il *Code de Commerce* belga II, Art. 168; la legge marittima per la Finlandia, Art. 172. Una particolarità del diritto spagnuolo, ricavata dal diritto precedentemente in vigore, si è quella che esso nell'assicurazione del corpo della nave ammette solo l' assicurazione di 4/5 del valore della nave sotto deduzione delle somme dovute per cambio marittimo (Art. 854 Cod. Comm.).

(2) P. es. il diritto inglese (Arnould I pag. 29 e seg.). Così pure il Codice di Commercio olandese, Art. 616; il *Code de Commerce* belga II, Art. 168; il Codice di Commercio italiano, Art. 606; la legge marittima per la Finlandia, Art. 172; il diritto norvegese (V. Condizioni rivedute norvegesi di assicurazione del Novembre 1881 § 3). Di rincontro l'assicurazione del nolo è vietata in alcuni Stati, come sarebbe in Francia (*Code de Commerce*, Art. 347: *Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet le fret des marchandises existantes à bord du navire),* ed in Ispagna (Art. 865 Cod. Comm.). I giuristi francesi distinguono però a questo riguardo fra il *fret à faire* ed il *fret acquis*, inquantochè essi vietano solo l'assicurazione del primo e permettono quella dell' altro. (Caumont, pag. 823 n. 242; Cresp-Laurin III pag. 450 e seg.); come anche l'*Ordonnance de la marine* (Liv. III T. 6 Art. 15) aveva limitata l'assicurazione del nolo

può assicurare a parte il nolo, che deve pagare per il trasporto delle merci, perchè in determinati casi egli è obbligato al pagamento di quello senza riceverne un equivalente collo sperato profitto dalle merci: p. es., se egli si è obbligato a pagare il nolo in ogni caso e le merci siano andate completamente perdute, ovvero se le merci hanno perduto gran parte del loro valore per guasto intrinseco o per altri casi fortuiti. Però egli può anche collegare l'assicurazione del nolo con quella delle merci, cioè tenerne calcolo nello stabilire l'ammontare dell'assicurazione da prendersi per queste ultime [a]. (Cfr. Art. 803, 804 Cod. Comm.; Condizioni d'assicurazione rivedute di Brema § 62 al. 8; HEISE e CROPP *Juristische Abhandlungen* II pag. 595 e seg.; BRANDT, pag. 19).

---

al *fret à faire*. Per nolo guadagnato i giuristi francesi intendono primieramente un'anticipazione sul nolo, che in base al contratto non sia da restituirsi al noleggiatore nel caso di perdita del carico (Cfr. Art. 802); secondariamente il nolo che, a termini del contratto di noleggio, va pagato in ogni caso al noleggiante (*fret acquis à tout évènement*) ed il nolo che è guadagnato per essere una parte del carico scaricata in un porto intermedio prima che la nave abbia toccato il porto di destinazione (CAUMONT, pag. 163 e seg. n. 2, pag. 322 n. 236 e seg., pag. 323 n. 242). Infine va qui annoverato anche il caso, che sia convenuto un nolo determinato, se la nave conduce il carico ad un porto indicato, ed un nolo maggiore, se lo trasporta ad un porto più discosto, ed il capitano, dopo essere approdato al primo porto, siasi indotto a portare il carico nel secondo porto. Allora il primo nolo si ha per guadagnato, e può essere assicurato. (PARDESSUS III n. 765; Cfr. in generale RUBEN DE COUDER I pag. 463 e seg. n. 27-30; BOISTEL, pag. 1021 e seg.) Il RUBEN DE COUDER (I pag. 465 e seg.) attesta che anche con questa limitazione il divieto fu costantemente inosservato; egli lo chiama appunto *une prohibition, dont le seul résultat était de forcer l'industrie maritime à recourir à des expédients, dont l'emploi habituel constituait une violation permanente de la loi.*

---

[a] Cfr. *Art. 612 Cod. Comm.*, secondo il quale le cose assicurate possono essere assicurate sia per il prezzo corrente nel luogo di destinazione al loro arrivo senza avarie, sia per il prezzo d'acquisto coll'aggiunta delle spese di caricamento e del nolo. V. anche la *Polizza italiana di assicurazione marittima sopra merci* (Condizioni generali approvate dall'Assemblea generale del Comitato delle assicurazioni marittime di Genova il 15 Marzo 1888 per andare in vigore il 1.° A-

Se non è stato concluso in generale un contratto di noleggio, ma le merci sono trasportate per conto dell'armatore, può essere assicurato l'importo del nolo consueto, da determinarsi a giudizio di periti (Sentenza del Supremo Tribunale di Lubecca del 30 Giugno 1870, SEUFFERT, *Archiv* XXV, n. 268; Condizioni generali di assicurazione marittima § 20 al. 2; BRANDT pag. 17).

Il noleggiante può assicurare un'anticipazione di nolo, nello stesso modo come il nolo, in ogni caso in cui, colla perdita delle merci, va per lui perduto il nolo, e perciò deve restituire l'avuta anticipazione (Art. 618 Cod. Comm.). In questo caso non si può parlare di assicurazione dell'anticipazione da parte del noleggiatore, perchè questi non ne sopporta il rischio di mare, benchè invero possa comprendere nell'assicurazione il diritto alla restituzione dell'assicurazione (VOIGT, *Seeversicherungs Recht* I pag. 132 e seg.). Se al contrario, a termini del contratto di noleggio, l'anticipazione dovesse restare in ogni caso al noleggiante, se quindi il noleggiatore si è assunto il rischio del nolo fino a concorrenza dell'anticipazione, questa può essere assicurata dal noleggiatore, mentre il noleggiante, nell'assicurare il nolo, deve dedurne l'ammontare (*Entsch. des R. O. H. G.* XV pag. 61: Cond. gener. d'ass. mar. § 20 al. 3 (1)). Una tale assicurazione presa dal noleggiatore è in realtà un'assicurazione del nolo, benchè comunemente sia designata come assicurazione dell'anticipo nolo (V. *Entsch. des R. O. H. G.* XV pag. 61; VOIGT, pag. 133).

4. Per assicurazione del prezzo di trasporto dei passeggieri

---

(1) *Quelle parti del nolo, che in base al contratto di noleggio il noleggiatore deve anticipare, senza che si faccia luogo per lui ad un obbligo di restituzione da parte del noleggiante pel caso, in cui nessun nolo venga ad essere guadagnato, non devono essere computate nel valore assicurabile del nolo.*

---

prile 1883), il cui Art. 12 è del seguente tenore: « Dovendo sempre ritenersi che i rischi garantiti dalla presente polizza devono essere precisamente quelli ai quali l'assicurato trovasi realmente esposto, viene stabilito che il valore della merce assicurata, anche se questo fosse indicato colla clausola *valga o non*, non deve in nessun caso essere superiore al prezzo nel luogo e all'epoca della caricazione, comprese tutte le spese sino a bordo, premi di sicurtà ed eventuale anticipazione di nolo, più il 10 0/0 a titolo di utile sperabile della merce assicurata ».

può intendersi tanto l'assicurazione del credito del noleggiante, quanto l'assicurazione di una somma, che eventualmente debba servire per l'ulteriore trasporto dei passeggieri nel luogo di destinazione (Prot. VII pag. 3133). La prima è una forma di assicurazione del nolo (*Entsch. des R. O. H. G.* VII pag. 399 e seg., XVII pag. 342 e seg.; Vedi Art. 678 Cod. Comm.). L'altra può, secondo la diversità delle circostanze del caso concreto, essere presa dal noleggiante o dai passeggieri. Se per le obbligazioni del noleggiante in base al contratto di trasporto si ha riguardo esclusivamente alle disposizioni del Codice di Commercio, non si può parlare di un'assicurazione presa da parte del noleggiante: infatti, in ragione degli obblighi, che gli incombono rimpetto ai passeggieri, egli non ha alcun interesse a che la nave superi i pericoli della navigazione, inquantochè colla perdita della nave cessano le sue obbligazioni derivanti dal contratto. Al contrario i passeggieri, avuto riguardo per l' appunto alla circostanza sunnaccennata, hanno un interesse assicurabile, imperocchè si tratta per essi della possibilità di un ulteriore trasporto dopo la perdita della nave. Se però l' armatore od il sub-noleggiante si è obbligato convenzionalmente a provvedere, anche dopo la perdita della nave, all'ulteriore trasporto dei passeggieri, ovvero se sussiste per lui una simile obbligazione per legge, v'ha per lui un interesse assicurabile. Così pure l' hanno nello stesso caso i passeggieri, inquantochè l'esecuzione del loro diritto convenzionale o legale dipende dalla solvibilità del noleggiante. Nei principalissimi porti d'emigrazione vi sono disposizioni di legge, che impongono agli agenti d'emigrazione od agli armatori l'obbligo di assicurare il prezzo di trasporto [a]. Così avviene a Brema (Or-

---

[a] Cfr. *Legge 30 Dicembre 1888 n. 5866 Serie 3.ª sull' emigrazione.* Questa all' *Art. 15*, dopo aver dichiarato che gli *Art. 583, 584, 585 Cod. Comm.* regolano il contratto di emigrazione nonostante qualsiasi patto in contrario, dispone: *In caso di scali intermedi o di rilascio forzoso o volontario del bastimento, l'emigrante, nonostante qualsiasi patto in contrario, avrà diritto al vitto di bordo ed all' alloggio per conto dell'agente o ad un'indennità di tre lire per giornata, ferma rimanendo pel capitano o padrone la prescrizione dell' Art. 373 C. M. M.* (che punisce con multa non minore di lire trecento estendibile a lire mille il capitano o padrone, che dopo aver imbarcato passeggieri nello Stato, costretto da necessità qualunque, li abbia sbarcati in un porto o spiaggia intermedia senza provvedere alla loro sussistenza e procurare loro il trasporto al luogo di destinazione ed in caso di impossibilità il loro rinvio in patria) *e per l' agente l'obbligo di far giungere l'emigrante al luogo di destinazione e di rimborsare il capitano o padrone di ogni suo cre-*

dinanza del 30 Luglio 1866 con varie aggiunte) ed in Amburgo (Ordinanza del 30 Aprile 1855 con molteplici aggiunte) (1). Ora un agente di emigrazione, se in base ad una tale disposizione prende un' assicurazione sul prezzo di trasporto dei passeggieri, apparisce quale gestore di affari degli emigranti (2). Questi sono in realtà gli assicurati, chè le disposizioni sono date esclusivamente nel loro interesse. Lo stesso deve dirsi riguardo alle somme, che sono necessarie per il mantenimento

---

(1) La legge belga del 14 Dicembre 1876 (anche tradotta nella *Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht* del Goldschmidt, Allegati al volume XXIII pag. 188-191) obbliga gli agenti d'emigrazione a fare assicurare a proprie spese, nell'interesse degli emigranti, il prezzo di trasporto ed i viveri, come pure tutte le perdite ed i danni eventuali, che possono verificarsi in seguito a totale o parziale inadempimento del contratto di trasporto ovvero a versare nella Cassa di depositi e consegne una somma eguale all'ammontare dell'assicurazione.

(2) Una precedente ordinanza d'Amburgo del 27 Febbraio 1887 § 10 rileva in modo espresso che gli agenti, nel concludere tali assicurazioni, agivano in forza di un mandato presuntivo dei passeggieri, e l'Ordinanza del 30 Aprile 1855 (§ 11) prescrive il deposito della polizza relativa nell'ufficio di polizia.

---

dito. Se avvenga naufragio o abbandono della nave o avaria, che impedisca al bastimento di proseguire il viaggio, la responsabilità e il rimborso delle spese di nutrimento e di trasporto su di un'altra nave, sino al luogo dove l'emigrante è diretto, spetta intera all'agente. Giusta il successivo *Art. 16*, la cauzione, che l'agente di emigrazione deve depositare, a termini dell'*Art. 4*, risponde dei danni patiti dall'emigrante per colpa dell'agente e delle indennità, che gli spettano in esecuzione della legge in esame. — Il *Regolamento* per l'esecuzione della legge stessa, approvato con *R. Decreto 21 Gennaio 1892 n. 89*, dice poi (*Art. 23*) che, quando il viaggio non deve farsi direttamente ed il trasbordo di cui, al comma *e* dell'*Art. 12* della Legge 30 dicembre 1888 (il quale prescrive che, qualora la traversata non sia fatta direttamente, il contratto in triplice originale, che deve essere redatto fra l'agente o subagente e l'emigrante od il suo tutore, se questi è minore, contenga l'indicazione della fermata intermedia o scalo, in attesa di ulteriore trasporto, e del nome e qualità del nuovo trasporto) deve seguire in porto estero, l'agente deve espressamente dichiarare che egli garantisce anche sull'altro trasporto l'osservanza delle condizioni pattuite nel contratto medesimo e prescritte nella legge nazionale. In forza del successivo *Art. 24*, l'agente non può pattuire, a norma dell'*Art. 12* della Legge 30 Dicembre 1888, il trasbordo in porto estero, se la partenza non sia avvenuta da un porto del Regno, o se manchi il contratto in triplo originale, e se non sia stato depositato uno dei tre esemplari insieme a dichiarazione analoga a quella indicata nell'articolo precedente presso il capitano del porto di partenza.

dei passeggieri durante il soggiorno in un porto di rilascio forzato nel caso di un' interruzione del viaggio, l' assicurazione delle quali è imposta del pari agli agenti d'emigrazione dalle relative disposizioni (1) (*Entsch. des R. O. H. G.* VIII pag. 400 e seg., XVII pag. 343 e seg.).

5. Le merci possono essere assicurate da colui che deve sopportare il rischio del viaggio, p. es. dal compratore; anche dal proprietario solo subordinatamente a tale condizione. (*Entsch. des R. O. H. G.*, XIV pag. 132).

6. Le somme date a cambio marittimo (il capitale come il premio) possono essere assicurate da parte del datore a cambio marittimo (2) (Prot. VII pag. 3086 e seg.). Nell'assicurabilità delle somme date a cambio marittimo non va ravvisata una deroga al principio fondamentale del contratto di assicurazione, non altrimenti che nella riassicurazione. Un' assicura-

---

(1) Sono assicurati congiuntamente il prezzo di trasporto ed i mezzi di mantenimento. Nella polizza è anche designata con precisione la natura del rischio assunto dall'assicuratore; p. es. coll'osservazione che l' assicurazione valga contro il rischio in caso di avaria tanto di alloggiare ed alimentare i passeggieri durante un'eventuale riparazione della nave, quanto di trasportarli con altre navi nel luogo di destinazione, qualora la nave sia dichiarata in istato non servibile per la prosecuzione del viaggio (*Entsch. des R. O. H. G.* VII pag. 395), ovvero che l' assicurazione sia conclusa tanto per isbarcare, alimentare ed alloggiare i passeggieri nel caso di un danno, quanto anche per trasportarli con altra occasione nel luogo di loro destinazione, qualora la nave non possa finire il suo viaggio, oppure un'eventuale riparazione non si possa prevedibilmente compiere al più tardi entro 30 giorni (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 27 Maggio 1868, KIERULFF, *Sammlung* IV pag. 410). L'Ordinanza d'Amburgo del 30 Aprile 1855 (§ 11) ha regolato eziandio l'ammontare minimo della somma da assicurarsi. A termini della stessa, l'assicurazione da prendersi deve infatti ascendere per lo meno ad una somma, che equivalga al prezzo di trasporto di tutti i passeggieri ed anche al 50 per cento in più.

(2) Così anche secondo il diritto inglese (ARNOULD I pag. 88 e seg.); il Codice di Commercio olandese, Art. 593, il *Code de Commerce* belga II, Art. 168; il Codice di Commercio italiano, Art. 606; la legge marittima per la Finlandia, Art. 172; il diritto norvegese (Condizioni d'assicurazione del 1881 § 3). Il diritto francese ammette l'assicurazione delle

zione di quelle somme da parte del prenditore non avrebbe alcun significato, perchè una tale assicurazione dovrebbe essere presa per il caso che la nave non subisca alcun sinistro (Cfr. Art. 807 Cod. Comm.) (1).

7. Per somme sborsate per avaria devono intendersi quelle somme, che sono spese in seguito ad un sinistro marittimo dopo l'inizio di un'impresa marittima, e prima che questa sia compiuta (Prot. VII pag. 3271). Tali somme possono essere assicurate o dal creditore, che ha prestato il danaro al capitano, quale rappresentante dell'armatore, ovvero da quest'ultimo o dal proprietario del carico. Il creditore assicura il suo credito, se ha prestato del danaro al capitano per riparare danni derivanti da avarie, senza concludere un contratto di cambio marittimo. Un prestito è di regola concesso in questo modo nella presupposizione che l'armatore ratificherà l'operato del capitano, e l'assicurazione è presa solo per il caso che l'armatore neghi tale ratifica, ed in seguito a ciò il creditore possa rivolgersi per essere soddisfatto soltanto contro la nave ed il nolo. Infatti solo in questo caso esiste un interesse assicurabile per il creditore, imperocchè in ogni altro caso egli non è limitato ai diritti di un creditore della nave (Prot. VII pagina 3092). — L'armatore può, qualora una nave assicurata abbia preso a navigare e nel corso del viaggio abbia sofferto un danno, che renda necessaria una riparazione, assicurare queste spese di assicurazione nell'interesse ed a spese dell'assicuratore del corpo della nave. Questi infatti in caso contrario, qualora la nave andasse totalmente perduta in seguito durante il viaggio, oltre la perdita totale avrebbe da sopportare eziandio le spese di riparazione (Prot. VII pag. 3090). La

---

somme date a cambio marittimo (*Code de Commerce*, Art. 334: *L'assurance peut avoir pour objet — les sommes prêtées à la grosse —)*, ma non quella del premio (Art. 347: *Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet — les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse —)*, ed in ciò conviene il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 884, 885).

(1) Alcune legislazioni vietano per l'appunto una tale assicurazione. Così, per esempio, il *Code de Commerce* francese (Art. 347: *Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet — les sommes empruntées à la grosse —*), quello belga II Art. 176; il Codice di Commercio spagnuolo, Art. 885 e l'italiano, Art. 607.

stessa cosa è a dirsi riguardo al proprietario del carico, se devono sborsarsi delle somme per avaria, in conseguenza d'un sinistro, che abbia colpito le merci assicurate. Le Condizioni generali di assicurazione marittima (§ 68) fanno obbligo all'armatore od al proprietario del carico assicurato di prendere una tale assicurazione (1). Naturalmente anche lo stesso assicuratore può prenderla; però l'assicurazione rientrerebbe allora nel concetto della riassicurazione.

8. La dichiarazione del Codice, che, oltre le somme date a cambio marittimo e quelle sborsate per avaria, sono assicurabili anche « gli altri crediti, a garantire i quali servano la nave, il nolo, il prezzo di trasporto dei passeggieri o le merci », non va intesa nel senso che ogni creditore dell'armatore o del proprietario del carico possa prendere un'assicurazione marittima per l'interesse, che ha a che non vada perduta alcuna parte costitutiva del patrimonio del suo debitore, e d'altra parte neppure sono dichiarati capaci di assicurazione esclusivamente i diritti di ritenzione e di pegno ed i crediti dei creditori della nave (Cfr. Prot. VII pag. 3132 e seg.; *Entsch. des R. O. H. G.* XIV pag. 133). Invece, come il Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero (*Entsch.* XV pag. 115 e seg.) spiega esattamente, sono suscettibili di assicurazione tutti i crediti, a garanzia dei quali, secondo la pratica del commercio, è destinato od esclusivamenie od in prima linea un oggetto esposto ai rischi del mare, e per i quali o non si faccia luogo ad una personale responsabilità del debitore o si abbia riguardo alla stessa solo in seconda linea, in quanto che il

(1) *Nei casi, in cui si debbano spendere somme per avaria in causa di un sinistro, che abbia colpito la nave e le merci, ovvero l'una o le altre prima del loro arrivo nel luogo di destinazione, l'assicurato è tenuto, per quanto le circostanze lo consentano, ad adoperarsi per procurarsele nel modo più conveniente ed a provvedere per la garanzia delle stesse per mezzo di un atto di cambio marittimo del capitano. Se quest'ultimo partito non è stato possibile, l'assicurato deve, non appena ne abbia avuta notizia, far assicurare le somme sborsate per avaria a spese ed a rischio del proprio assicuratore, salvochè quest'ultimo alla fattagliene domanda non dichiari di volere esso stesso assumere il rischio. In caso contrario l'assicuratore non è obbligato a risarcire quell'avaria, se la nave non giunge al porto di destinazione.*

creditore debba attendersi il proprio soddisfacimento primieramente dalla così detta *fortune de mer* del debitore, ed il credito sia stato concesso non tanto in vista della solvibilità del debitore in generale, quanto in contemplazione della garanzia fornita dall'oggetto speciale esposto ai rischi del mare. In questa categoria di crediti va compresa anche l'anticipazione dichiarata assicurabile dall'art. 467 al. 2 Cod. Comm., che un compartecipe o l'armatore delegato (che non sia comproprietario della nave) abbia fatta per un compartecipe allo scopo di provvedere alle spese della comunione dei compartecipi. (Cfr. Vol. I pag. 136 e seg.).

9. L'assicurazione del profitto immaginario (1) è dal Codice stesso designata come l'assicurazione del guadagno sperato dall'arrivo delle merci nel luogo di destinazione. A che si possa far valere l'assicurazione richiedesi dunque che le merci non siano giunte nel luogo di destinazione. Al contrario non rientra nel concetto dell'assicurazione del profitto immaginario un'assicurazione di quel guadagno, che si spera dalla circostanza dell'arrivo delle merci nel luogo di destinazione in un tempo determinato. Al diritto germanico in materia di assicurazione marittima è estranea un'assicurazione, che miri ad indennizzare l'assicurato per il guadagno, che perde in causa del ritardato arrivo delle merci nel luogo di destinazione. Il Codice di Commercio contempla infatti soltanto un'assicurazione contro i rischi della navigazione: ma un ritardo nell'arrivo non può mai essere attribuito con certezza a sini-

(1) Il diritto francese vieta quest'assicurazione (*Code de Commerce*, Art. 347: *Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet — le profit espéré des marchandises —)*, e così pure la vieta il Codice di Commercio spagnuolo, Art. 885. Se però è presa l'assicurazione per il valore delle merci, compreso il guadagno immaginario, non tutta l'assicurazione è nulla, giusta l'opinione dei giuristi francesi, ma la somma assicurata è bensì ridotta solo al valore delle merci: Caumont, pag. 322, n. 239. Il Courcy, II, Introduzione, pag. VI e seg. afferma anche essere la disposizione del *Code* costantemente disapplicata. La maggior parte delle legislazioni straniere consente l'assicurazione del profitto immaginario. Così p. es. il diritto inglese (Crump, n. 395; Arnould, I pag. 35-37, 65-68), il Codice di commercio olandese (Art. 593); il *Code de Commerçe* belga (II Art. 168) e la legge marittima per la Finlandia § 172.

stri marittimi, perchè non si potrà mai dimostrare che senza i sinistri realmente verificatisi l'oggetto assicurato sarebbe pervenuto prima nel luogo di destinazione. Perciò anche nel caso dell'assicurazione del profitto immaginario l'assicuratore non si assume mai il rischio dell'arrivo della merce nel luogo di destinazione con una nave determinata. (Cfr. Sentenze del Tribunale di Commercio di Amburgo del 28 Marzo 1873 e del Supremo Tribunale del 14 Luglio 1873 nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XIX pag. 234-237; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 38 e seg.).

10. Come il proprietario del carico può assicurare il profitto sperato dalla vendita delle merci da lui spedite, così il commissionario può assicurare la provvigione, che lucrerebbe per le merci rimessegli da vendere (1); così pure il sopraccarico ed il capitano dal carico, la cui vendita sia loro affidata. Parimenti può essere assicurata la mercede, che alcuno si ripromette di guadagnare in virtù di determinati servigi da prestarsi ad una nave o ad un carico, come pure la senseria (2).

11. Il contratto di riassicurazione è un contratto di assicurazione, in forza del quale il riassicuratore assicura a sua volta, cioè si assume sui proprii beni, in tutto od in parte il rischio assunto dal primo assicuratore, che contrae la riassicurazione, addossandosi o tutti i rischi da quest'ultimo assunti, ovvero solo certe specie di rischi, ovvero una determinata categoria

---

(1) Condizioni d'assicurazione di Brema del 1875 § 80 al. 1. *Così pure può essere assicurata la commissione da guadagnare in una somma fissa, come anche in una percentuale determinata del ricavo della vendita, al quale riguardo si richiede allora solo l'indicazione speciale delle merci, sulle quali deve essere guadagnata la commissione, ma non l'indicazione dell'assicurazione di queste merci.*

(2) Condizioni di Brema del 1875, § 80 al. 2: *Può del pari essere assicurata una senseria da guadagnare; però una perdita nella senseria derivante da avaria di mare non dà luogo ad alcun diritto ad indennità verso l'assicuratore, se le merci giungono nel luogo di loro destinazione.* Essa non è invero di consueto oggetto di assicurazione (Osservazioni della Camera di Commercio di Lubecca al progetto di Condizioni generali per le società della Germania settentrionale di assicurazione marittima, Lubecca 1865, pag. 5).

di rischi (*Entsch. des R. O. H. G.* V pag. 166). Anche nella riassicurazione si riscontrano i requisiti generali dell'assicurazione marittima. L'assicuratore deve pagare all'assicurato la somma assicurata al verificarsi di un sinistro marittimo. Egli ha perciò un interesse a che la nave od il carico superi i rischi della navigazione, e questo interesse egli può assicurarlo (1). Il riassicuratore non subentra in luogo del primo assicuratore, e non si trova in alcun rapporto col primo assicurato, ma anzi deve risarcire il danno solo al primo assicuratore, se questi sia colpito dal sinistro, contro il quale era presa l'assicurazione, cioè, se è sorto per lui l'obbligo di pagare al primo assicurato la somma assicurata. Non si può giustificare l'opinione, anche da me ammessa nella prima edizione, che l'obbligazione del riassicuratore di effettuare il pagamento sia subordinata al previo pagamento all'originario assicurato da parte dell'assicuratore (del riassicurato) (2). Infatti quest'ul-

---

(1) La riassicurazione è di regola riconosciuta anche nei diritti stranieri. Vedi p. es. il *Code de Commerce* (Art. 342: *L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets, qu'il a assurés*, disposizione che è tolta dall'*Ordonnance de la marine* III, 6, Art. 20), il Codice di Commercio italiano (Art. 422 al. 1), la legge marittima per la Finlandia (Art. 172) ed il diritto norvegese (Condizioni d' assicurazione del 1881 § 3). In Inghilterra, in forza dell'Atto *19 George II, C. 37*, la riassicurazione era limitata al caso di insolvenza, di bancarotta e di morte del primo assicuratore, il quale od il suo rappresentante poteva prendere l'assicurazione solo per questi casi. In tutti gli altri casi non era riconosciuta la riassicurazione. Questa invece è ammessa nel più recente diritto inglese, primieramente coll'Atto *27* e *28 Vict. c. 56 sect. 1* e poi col *30* e *31 Vict. c.* 23 (riferito dall'Arnould II pag. 1079-1085) *Sect. 4,* la quale legge nella *Sect. 3* ha abrogata quella sovra citata. La *Sect. 4* è del seguente tenore: *In this Act the epression « sea insurance » means any insurance (including re-insurance) made upon any ship or vessel, or upon the machinery, tackle, or furniture of any ship or vessel, or upon any goods, merchandises, or property, of any description whatever, on board of any ship or vessel, or upon the freight of or any other interest which may be lawfully insured in or relating to any ship or vessel; and the word « policy » means any instrument whereby a contract or agreement for any sea insurance is made or entered into.* Cfr. Arnould, I pag. 94.

(2) È evidente che l'obbligazione di tenere indenne il riassicurato può essere dal riassicuratore assunta in questo modo.

timo soffre un danno non solo per effetto dell'eseguito pagamento della somma assicurata, ma già col sorgere dell'obbligo di fare tale pagamento, imperocchè nell'esistenza di un'obbligazione di pagare, di un passivo, si ha già una diminuzione del patrimonio (1).

L'obbligazione del riassicuratore di pagare l'intiera somma assicurata non cessa quindi per il fatto che il riassicurato sia caduto in istato di fallimento, ed in seguito a ciò il primo assicurato non abbia ricevuto in tutto od in parte la somma assicurata, che gli spettava; il riassicuratore deve anzi, anche in tal caso, pagare alla massa dei creditori del riassicurato l'intero ammontare della somma assicurata (2) (V. Benecke-Nolte, I pag. 211; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* V pag. 116 e seg. e particolarmente pag. 118-121).

Il contratto di riassicurazione deve riguardarsi come un contratto affatto indipendente e non quale accessorio del primo contratto di assicurazione. Perciò, se anche in caso di dubbio deve ritenersi abbiano inteso i contraenti che le vere e proprie condizioni del primo contratto di assicurazione, cioè le regole generali (astratte) relative ai rapporti fra l'assicurato e l'assicuratore (p. es. l'obbligo dell'avviso, l'immutabilità del rischio, il provvedere al danno) diano norma anche per la riassicurazione, non deve dirsi lo stesso riguardo alle stipulazioni speciali (concrete) concernenti l'oggetto dell'assicurazione e la misura del rischio. Queste costituiscono parti essenziali, come del contratto di assicurazione in generale, così anche del contratto di riassicurazione, e devono quindi trovarsi sempre nello stesso (Sentenza del Supremo Tribunale di Lubecca del 17 Giugno 1867; Kierulff, *Sammlung,* III pag. 529-531).

Colui che fa riassicurare può assicurare l'intera somma assicurata, e non ha bisogno di dedurre il premio, che ha da pagargli il primo assicurato. Poichè infatti coll'assicurazione può essere coperta tutta la perdita causata dal sinistro, deri-

---

(1) Questa è l'opinione prevalente eziandio nella teoria e nella pratica inglese, americana e francese; Cfr. Arnould, I pag. 94; Parsons, I pag. 300; Boistel, pag. 1045 e gli altri scrittori citati anche nella raccolta: *Entsch. des R. G. Ziv. S.* V pag. 117 e seg.

(2) Così dispone anche il Codice prussiano (*Preussische Allgemeine Landrecht*) § 2023, II, 8.

vante sì dal *damnum emergens* come dal *lucrum cessans*, chi si fa riassicurare può quindi garantirsi in tal modo anche il guadagno, che avrebbe avuto nel caso di felice riuscita dell'impresa, cui si connette l'assicurazione (Prot. VII pag. 3052 e seg.). Naturalmente l'assicuratore può concludere la riassicurazione anche solo per una parte della somma assicurata, perciò anche; come fu già sopra osservato, per le spese già causate da un'avaria della nave e del carico pel caso che la nave od il carico vada totalmente perduto nel seguito del viaggio o subisca un tale deprezzamento da non coprire neppure le spese d'avaria. In quest'ultimo caso il riassicuratore deve pagare soltanto la differenza (HEISE e CROPP, *Juristische Abhandlungen* II pag. 607-609).

Alla riassicurazione di una parte del rischio assunto dal riassicurato è diretto il cosidetto « contratto d'eccedenza » (*Exzedenten Vertrag*). In virtù di questo contratto è conclusa una serie di contratti di riassicurazione anche indeterminata per numero, tempo e misura del rischio fra due società, che vengono con ciò a trovarsi in duraturi rapporti contrattuali. Infatti l'una società prende la riassicurazione presso l'altra per quella parte delle somme assicurate (risultante o da tutti i contratti di assicurazione, o da quelli più precisamente indicati, dalla stessa conclusi durante la sussistenza del rapporto contrattuale), che eccede il limite delle somme assicurabili consentito dai suoi statuti. La società, che si riassicura, conserva quindi per proprio conto una somma determinata, e la riassicurazione si riferisce solo alla parte che eccede quella somma. I singoli contratti di riassicurazione sono perfetti, secondo gli accordi, o nel momento in cui il primo assicuratore (il riassicurato) ha concluso un contratto di assicurazione (nel quale si riscontrino i requisiti stabiliti per la riassicurazione), o dopo che il primo assicuratore abbia data partecipazione (in conformità alla convenzione) al riassicuratore del contratto di assicurazione. Questa specie di contratto si presenta anche sotto forma di due società, che reciprocamente si assumono nel modo suindicato la riassicurazione delle assicurazioni da loro concluse. (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* V pag. 165 e seg.; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 14 e seg. V pag. 120).

Nel concetto di riassicurazione fu un tempo compreso anche il caso, in cui l'assicurato si faccia assicurare da un altro la

solvibilità del proprio assicuratore (HEISE, loc. cit. pag. 600 e seg.). Non si può però designare come riassicurazione questa specie di assicurazione, che va ritenuta lecita, anche prescindendo da un espresso riconoscimento da parte del legislatore (1). Essa neppure rientra in generale nelle assicurazioni marittime, perchè l'obbligo di pagamento di quello che ha assicurato l'insolvenza non è subordinato ad un rischio della navigazione, ma bensì all'insolvenza di chi ha assicurato contro un sinistro marittimo nel tempo in cui questi dovrebbe corrispondere un' indennità per un sinistro di mare.

12. La questione, se le spese di assicurazione (premi, provvigione del commissionario, che si adopera per l'assicurazione, diritto di senseria, spese di bollo) possano essere oggetto di assicurazione, il Codice di Commercio non l'ha formalmente decisa (2). Essa fu esaminata alla Conferenza di Amburgo primieramente in rapporto colla riassicurazione senza essere risoluta (Prot. VII pag. 3052-3054). In seguito fu dal relatore proposta l'adozione della seguente disposizione (Prot. pagina 3111):

L'assicurazione delle spese di assicurazione è ammessa, se nell' atto della conclusione del contratto non risulta che, col rimborso di esse, l'assi-

---

(1) Questa specie di assicurazione è dichiarata esplicitamente lecita fra le altre leggi dall'*Ordonnance de la marine* (III, 6, Art. 20: *Il sera loisible aux assûrez, de faire assûrer-la solvabilité des assûreurs;* Il *Code de Commerce* non contiene un tale principio, ma dispone solo nell'Art. 346: *Si l'assureur tombe en faillite, lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou la résiliation du contrat* [a]), e dal Codice prussiano *(Preussische Allgemeine Landrecht,* § 2011, III, 8: *È anche permesso di prendere assicurazione sulla solvibilità del proprio assicuratore).*

(2) Il *Code de Commerce* (Art. 342) contiene una tale disposizione: *(L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance)* [b] tolta dall'*Ordonnance de la marine,* III, 6, Art. 20.

---

[a] Cfr. *Art. 438 Capov. Cod. Comm.*, a termini del quale se l'assicuratore fallisce e si mette in istato di fallimento, l'assicurato può chiedere causione o lo scioglimento del contratto.

[b] *Art. 422 al. 2 Cod. Comm. — L'assicurato può far assicurare il premio dell'assicurazione.*

curato riceverebbe, nel caso di un danno, più di quanto egli guadagni, se nessun sinistro si verifica, anche avuto riguardo ai vantaggi dell'impresa.

Nella discussione di questa proposta le opinioni dei membri della Conferenza furono affatto discordi. Gli uni, che si fondavano sulla pratica e sui bisogni del commercio, sostenevano l'assicurabilità delle spese di assicurazione altrettanto incondizionatamente quanto gli altri la oppugnavano, appoggiandosi all'essenza del contratto di assicurazione. Da ultimo fu respinta la proposta, e si deliberò di evitare d'inserire una disposizione formale circa le spese di assicurazione, e, prescindendo dai singoli oggetti di assicurazione, di lasciar da decidere secondo i principii generali la questione, subordinatamente a quali condizioni queste spese potrebbero essere validamente assicurate (Prot. pag. 3105-3111).

Gli oggetti di assicurazione, riguardo ai quali la Commissione d'Amburgo si è pronunciata per l'assicurabilità delle spese di assicurazione ed il Codice di Commercio l'ha stabilita, sono la nave (Art. 800), il nolo (Art. 801) ed il carico (Art. 803). In tutti gli altri casi, per risolvere la questione, devesi partire dal sopra indicato principio: L'intenzione dei contraenti non può mai, all'atto in cui è conclusa l'assicurazione, essere rivolta a che l'assicurato si trovi, per mezzo di essa, dopo avvenuto il sinistro, in condizione migliore che se questo non si fosse verificato. Ne deriva però che il premio da pagarsi da chi prende l'assicurazione non è in modo assoluto suscettibile di assicurazione. Infatti le spese di assicurazione vanno in ogni caso perdute nell'ipotesi di salvo arrivo dell'oggetto assicurato, mentre al verificarsi del sinistro vanno rimborsate all'assicurato anche le spese di assicurazione state assicurate. Se il diritto positivo consente, ciò malgrado, in determinati casi l'assicurazione di queste spese, ciò significa propriamente soltanto, come fu dagli uni esattamente spiegato alla Conferenza d'Amburgo, che sotto il falso nome di premio d'assicurazione deve essere assicurato un altro interesse legale, che ancora non sia altrimenti coperto. (Prot. VII pag. 3106).

A termini del Codice di Commercio, possono essere assicurate, come fu già osservato, le spese di assicurazione relative

alla nave, al nolo ed al carico. In realtà però le spese di assicurazione fanno parte, riguardo ai due primi oggetti, delle spese di navigazione, e rientrano quindi nella stessa categoria delle vere e proprie spese di armamento. Esse possono perciò od essere calcolate nel capitale, con cui è esercitata l' industria di navigazione marittima, ed in conseguenza essere assicurate colla nave, ovvero possono essere computate nelle spese dei singoli viaggi di trasporto, per le quali l'armatore riceve compenso nel nolo lordo e quindi essere comprese nell'assicurazione di questo. Così pure relativamente al carico le spese di assicurazione fanno parte delle spese, che gravano il proprietario del carico, e delle quali questi spera di rimborsarsi col ricavo della vendita: esse vengono ad accrescere il prezzo intrinseco di costo delle merci, e possono perciò essere assicurate unitamente a queste. In seguito a tale considerazione, nell'assicurare il profitto immaginario, non solo non devono in questo comprendersi le spese di assicurazione, che vanno fatte a tal fine, ma dal profitto sperato devono dedursi insieme alle altre spese avute dal proprietario del carico anche quelle per l'assicurazione delle merci, se nell'assicurar queste ne fu tenuto conto (Vedi anche HEISE nelle *Juristische Abhandlungen* di lui e del CROPP, II pag. 587 e seg.). Certamente questo principio non si potrà applicare rigorosamente, imperocchè il profitto immaginario sfugge ad una valutazione oggettiva.

Giusta le premesse, nell' assicurazione delle provvigioni e delle somme date a cambio marittimo (Condizioni generali § 26; Condizioni di Brema del 1875 § 50 al. 6) e nella riassicurazione non possono mai essere coassicurate le spese di assicurazione. Nella riassicurazione si potrebbe soltanto far luogo ad un' eccezione nel caso che l'assicuratore volesse colla riassicurazione garantirsi solo contro il pagamento delle spese di avaria oltre quello dell'intiera somma assicurata. Allora infatti le spese di assicurazione aumentano esclusivamente le spese di avaria, che sono a carico dell'assicuratore, e possono quindi essere assicurate insieme a queste. A tali risultati è pervenuto già lo HEISE (loc. cit. pag. 579-609).

Laddove è ammessa l'assicurazione delle spese di assicurazione, possono essere coassicurate tutte le spese da ciò provocate: quindi evidentemente anche le maggiori spese causate dall'assicurare le spese di assicurazione (HEISE, pag. 583).

18. L'ultimo alinea indica che, per l'esercizio dei diritti dell'assicurato derivanti dal contratto, è essenziale che sia dichiarato l'interesse, che si vuole assicurare. Devesi osservare a tale riguardo che, se viene assicurata una determinata cosa senza designare precisamente l'interesse, che si connette alla stessa, si ha per assicurato l'interesse del proprietario, ovvero un interesse di tale natura che l'interessato sopporti il rischio della cosa assicurata nello stesso modo come il proprietario. Se dunque è assicurato un oggetto, ma non è indicato l'interesse dell'assicurato allo stesso, il contratto di assicurazione non è nullo, ma anzi è riguardato come un'assicurazione di un interesse della suaccenata natura (1). L'assicuratore ha quindi un diritto al premio; l'assicurato però non può, se non ha la proprietà od un interesse a questa equivalente, far valere alcun diritto in base al contratto di assicurazione per mancanza d'interesse, perchè l'interesse assicurato non gli compete, e quello che gli compete non è assicurato (Prot. VIII pag. 4232 e seg.; Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XIV pag. 133; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 11 e seg.). Ciò è espresso ben chiaramente nelle Condizioni generali, che nel § 2 aggiungono alla disposizione finale dell'Art. 783, che esse pure contengono letteralmente, le seguenti parole:

e deve perciò chi prende l'assicurazione curare che sia esattamente indicato nel contratto di assicurazione l'interesse, che deve aversi per assicurato (l'oggetto dell'assicurazione). Un'assicurazione, nella quale sia stato inesattamente indicato il suo oggetto, è inefficace per l'assicuratore.

---

(1) Il Reatz (*Handbuch* dell'Endemann IV pag. 379 e seg.), se bene ne comprendo le parole, ritiene in via eccezionale possibile di comprendere nell'assicurazione della nave o delle merci anche l'assicurazione di ogni interesse annesso al possesso, all'uso ed all'usufrutto.

Art. 784.

I salari del capitano e dell' equipaggio non possono essere assicurati [a].

1. Come motivo di questo divieto, il quale riguardo all' equipaggio si trova in quasi tutte le legislazioni (1), fu addotto alla Conferenza d'Amburgo che, in causa dell' impossibilità di assicurare i loro salari, che spesso vanno totalmente perduti colla perdita della nave e del nolo, il capitano e l' equipaggio sono spinti a fare il proprio dovere nei casi di pericolo (Prot. VII pag. 3005). A tale riguardo si presupponeva invero (in conformità all'Art. 453 Cod. Comm.) che, andando perduta la nave, l' armatore non risponda personalmente per i crediti dell'equipaggio derivanti dal viaggio non compiuto (o dalla parte del viaggio non compiuto). Nel diritto oggigiorno vigente coll'Ordinanza per la gente di mare, che stabilisce anche per tali crediti dell'equipaggio una responsabilità personale dell' armatore, il credito per il salario in generale non potrebbe già essere oggetto dell' assicurazione, giusta il supremo principio del diritto di assicurazione marittima (Art. 782 Cod. Comm.), ma solo potrebbe esserlo il salario, che va perduto, per il caso che, in seguito alla perdita della nave da parte dell'armatore, sia risoluto il contratto di arruolamento. A questo si applica però evidentemente del pari la disposizione dell'articolo.

---

(1) Secondo il diritto inglese del pari, i salari dell' equipaggio non possono essere assicurati, ma bensì possono esserlo quelli del capitano (ARNOULD, I pag. 40-42; Cfr. BENECKE-NOLTE, I pag. 312 e seg.). Il *Code de Commerce* francese dispone in modo generale (Art. 347): *Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet — les loyers des gens de mer —*. Così pure il Codice di Commercio italiano Art. 607. È però stato deciso in Francia che, in un viaggio di andata e ritorno, le persone dell'equipaggio potessero far assicurare: *les sommes qui leur étaient dues pour l'aller:* RUBEN DE COUDER, I pag. 469 e seg., n. 51. Il *Code de Commerce* belga (II Art. 168) permette in modo affatto generale l' assicurazione dei *loyers des gens de mer*.

---

[a] Vedi l' analoga disposizione dell'*Art. 607 n. 1 Cod. Comm.* riferita in nota all' articolo precedente.

2. La legge vieta solo l'assicurazione dei crediti per salari del capitano e dell'equipaggio; perciò l'assicurazione dei salari da parte dell'armatore è lecita (Art. 800).

3. Solo l'assicurazione dei crediti del capitano e dell'equipaggio non è permessa; lo è però quella delle altre persone addette alla nave (Prot. VII pag. 3005).

4. Inoltre la legge parla soltanto dei salari. Il divieto quindi non si applica alla quota di nolo e di utili, che tiene luogo di salari: p. es: ai diritti di cappa garantiti dall'armatore al capitano (1), alle quote degli utili dei pescatori di balene (2). A questo riguardo infatti la condizione giuridica del capitano e dell'equipaggio non è in alcun modo la stessa, come riguardo al credito per salari. Essi figurano anzi a tale riguardo come associati nella speculazione, ai quali sta tanto a cuore la riuscita dell'impresa, che non v'ha bisogno anche di un altro mezzo per incitarli ad adempiere più rigorosamente i loro doveri (Prot. VII pag. 3006 3008).

5. Evidentemente il divieto in esame non impedisce neppure l'assicurazione da parte del capitano e dell'equipaggio dei loro effetti, che si trovano a bordo (3) (Cfr. Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 24 Ottobre 1863; HERMANN e HIRSCH, *Sammlung*, pag. 302), e tanto meno l'assicurazione di merci, che essi trasportino seco (Cfr. Condizioni generali § 53).

6. Il progetto prussiano (Art. 604), oltre all'assicurazione sovraindicata, dichiarava nulla anche quella:

sopra merci e beni, che siano destinati a magazzini, armate e fortezze nemiche,

---

(1) Di diversa opiniene è il BRANDT pag. 9. Alcune legislazioni, p. es. il Codice di Commercio olandese (Art. 599) e la legge marittima per la Finlandia (Art. 173), vietano invero anche l'assicurazione dei diritti di cappa.

(2) Così anche secondo il diritto inglese: ARNOULD, I pag. 81. Di rincontro in Francia è stato deciso in senso contrario. V. RUBEN DE COUDER, I pag. 470 n. 52.

(3) Così pure dispone il diritto inglese: ARNOULD, I pag. 81. Analogamente, secondo il diritto francese, le persone dell'equipaggio possono far assicurare *les objets achetés au moyen des avances ou à-compte reçus par eux;* RUBEN DE COUDER, 1 pag. 469 n. 50; CAUMONT, pag. 821 n. 234.

ed il progetto redatto dal relatore della Conferenza per la parte concernente il diritto di assicurazione marittima conteneva (§ 4, Prot. VII pag. 2986) in forma generale il principio:

L'assicurazione non è ammessa:
1. contro i rischi di un atto illecito dell'assicurato —.

Fu deliberato però di togliere questo principio per il motivo che in tutte le legislazioni civili è riconosciuto il principio, non essere ammissibile un' obbligazione contrattuale di rimuovere da un' altra persona le conseguenze di un atto vietato, che questa abbia ancora da compiere: che però non sussisteva alcun bisogno di ripetere semplicemente tale principio, e che col principio generale in esame non sarebbero eliminate le maggiori difficoltà: p. es. la questione, in base a quali leggi sia da decidere, se l'atto, al quale si riferisce l'assicurazione, sia lecito o vietato (Prot. VII pag. 3001-3005).

Art. 785.

Quegli che fa assicurare può far assicurare o l'interesse suo proprio (assicurazione per conto proprio) o l'interesse di un terzo (assicurazione per conto altrui), ed in quest'ultimo caso con o senza indicazione della persona dell'assicurato.

Si può anche lasciare indeterminato nel contratto, se l'assicurazione sia presa per conto proprio od altrui (per conto di chi spetta). Se in un'assicurazione per conto di chi spetta risulta che essa sia presa per conto altrui, si applicano le disposizioni, che contemplano l'assicurazione per conto altrui.

L'assicurazione si ha per conclusa per conto proprio di chi fa assicurare, se il contratto non indica che essa sia presa per conto altrui o per conto di chi spetta [a].

---

[a] Cfr. *Art. 421 Cod. Comm. — Se non è dichiarato nella polizza che l'assicurazione è contratta per conto altrui o per conto di chi spetta, si reputa contratta per*

1. Il Codice di Commercio ammette l'assicurazione dell'interesse proprio, come anche di un interesse altrui, naturalmente non a favore di chi fa assicurare, bensì a favore di colui al cui interesse si riferisce l'assicurazione. In quest'ultimo caso nel contratto di assicurazione si ha riguardo a tre persone: quegli che fa assicurare, l'assicuratore e l'assicurato (1). I due primi sono i contraenti del contratto d'assicurazione. L'ultimo è la persona, il cui interesse è assicurato. Il prendere l'assicurazione per conto altrui è stato riguardato come un contratto di commissione (Cfr. Pöhls, *See-Assekuranz-Recht*, I pag. 34: Motivi al progetto prussiano di Codice di Commercio, pag. 181). Però fra le due cose sussistono essenziali diversità. Il contratto di commissione apparisce estrinsecamente sotto ogni aspetto come un contratto proprio del commissionario. Nella forma in esame di assicurazione deve essere rilevato nel contratto stesso che essa è fatta per conto altrui, o però quanto meno deve esserne indicata la possibilità. Inoltre nel contratto di commissione il commissionario solo acquista diritti e resta obbligato in virtù del contratto da lui concluso; nell'assicurazione per conto altrui chi fa assicurare è invero obbligato, ma non acquista anche diritti, inquantochè un diritto può esser posto in essere in forza dell'assicurazione solo per la persona, cui

(1) Questo linguaggio non era adottato nel precedente diritto: anzi anche nell'assicurazione per conto altrui si distinguono due sole persone: l'assicuratore e l'assicurato, e per « assicurato » è inteso eziandio chi fa assicurare. Cfr. lo schema generale riveduto delle Condizioni di Amburgo (§ 13 al. 2): « *Si intende per assicurato nella conclusione dell'assicurazione: quegli, per cui conto è conclusa l'assicurazione, quegli che conferisce l'incarico, quegli che lo eseguisce, come pure ogni persona intermedia, colla cui partecipazione l'incarico perviene direttamente od indirettamente, le quali persone perciò, riguardo alla conclusione del contratto, sono da riguardarsi come obbligate collettivamente* ».

conto proprio di chi fa assicurare. L'*Art.* 6 della polizza italiana sopra merci impone all'assicurato, sotto pena di nullità del contratto, in caso di assicurazione fatta dopo la partenza del bastimento, di dichiarare se eseguisce la sicurtà per ordine od avviso ricevuto telegraficamente, e l'*Art.* 7 prescrive del pari, sotto la stessa comminatoria, a chi fa assicurare per semplice ordine senza essere speditore o ricevitore della merce e senza avere alcun interesse nella medesima di farne dichiarazione: speciale dichiarazione è richiesta, se l'assicurazione è fatta per conto od ordine del capitano, o se il capitano vi ha un interesse.

compete l'interesse assicurato. Il contratto apparisce quindi quale contratto a favore di un terzo (Cfr. Prot. VII pag. 3578).

Di rincontro non si comprende con quale diritto l'assicurato possa essere designato come il vero e proprio contraente in un tale contratto di assicurazione (come si legge in una Sentenza del Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero, *Entsch. des R. O. H. G.*, X pag. 130, e come sostiene anche il VOIGT, *Deutsches Seeversicherungs-Recht,* I pag. 29 e seg.). La circostanza, che il contratto di assicurazione obbliga l'assicuratore anche senza la posteriore ratifica dell'assicurato, se la mancanza di un incarico di prendere l'assicurazione era dichiarata da chi fece assicurare (Art. 786), non istà contro alla mia teoria, perchè nei contratti a favore di terzi l'accettazione (necessaria secondo la teoria esatta) del diritto stipulato per il terzo da parte di quest'ultimo va ravvisata eziandio nell'esercizio del diritto medesimo.

2. Sono concepibili casi, in cui neppure a chi fa assicurare è noto, se egli od un terzo apparirà in definitiva come il vero e proprio interessato. Sono però anche concepibili casi, in cui chi fa assicurare abbia interesse a non nominare l'interessato, ovvero ad indicare in generale che contrae per conto altrui, perchè forse non desidera di scoprire i suoi rapporti d'affari (Prot. VII pag. 2996). Per questi motivi, specialmente però nell'interesse di accelerare ed insieme semplificare gli affari, il diritto in materia di assicurazione marittima, e così anche il Codice di Commercio, non obbliga chi fa assicurare a nominare la persona assicurata, e neppure a dichiarare, nell'atto di prendere l'assicurazione, se egli la prenda per conto proprio od altrui (1). Con ciò non è detto però che, secondo il Codice

(1) Parimenti alcune legislazioni straniere (p. es. il Codice di Commercio olandese, Art. 256 combinato coll'Art. 286, e quello brasiliano, Art. 667) ammettono un'assicurazione per conto altrui, per modo che la persona, per conto della quale l'assicurazione è presa, non abbisogni di essere nominata. Per l'Inghilterra l'Atto *28 George III c. 56* (1787) disponeva che ogni polizza dovesse contenere *the name or names, or the usual style and firm of dealing of one or more of the persons interested;* ovvero *of the consignor or consignee of the property to be insured;* ovvero *of the persons resident in Great Britain, who shall receive the order for and effect the policy;* ovvero *of the persons who shall give to the agent imme-*

di Commercio, non si richieda per la validità di un contratto di assicurazione che sia assicurato l'interesse di una determinata persona. Anzi già all'atto della conclusione del contratto di assicurazione deve sempre esistere un assicurato determinato in virtù dell'interesse, che gli compete, benchè non sia necessario che sia noto per nome a chi fa assicurare. Ciò si deduce necessariamente dal fatto che, giusta l'art. 887, in un'assicurazione per conto altrui l'assicurato deve, nell'esercitare la sua azione per l'indennità, fornire la prova di aver conferito a chi prese l'assicurazione l'incarico di concludere il contratto, ovvero, se tale non fu il caso, stabilire le circostanze, dalle quali risulti che l'assicurazione fu presa nel suo interesse. Chi fa assicurare può quindi prendere l'assicurazione soltanto o per proprio conto o per conto del suo mandante, ovvero senza incarico per una persona determinata (nel modo indicato). Con ciò è esclusa l'assicurazione del cosidetto

---

diately employed to effect it. In virtù della liberissima interpretazione dei tribunali si pervenne a vedere in questa disposizione di Giorgio III solo un divieto di una polizza in bianco, e perciò oggiorno è ritenuto essenziale soltanto che nella polizza sia nominata la persona, che fa assicurare, inquantochè il formulario prescritto legalmente contiene la clausola: *as well in his* (chi fa assicurare) *own name as for and in the name and names of all and every other person or persons, tho whom the same doth, may, or shall appertain in part or in all* — (*Schedule E* all'atto *30 Victoria c. 23* del 31 Maggio 1867. Cfr. Arnould, I pag. 97-100; Crump, n. 378 e seg.). Il *Code de Commerce* francese prescrive (Art. 332): *Le contrat d'assurance — exprime le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionaire* —. Se alcuno fa assicurare quale commissionario, ciò è indicato nella polizza colle parole: *agissant pour compte de*, con designazione della persona degli interessati. Però in Francia sono in uso eziandio polizze, in cui quegli, in favore del quale è presa l'assicurazione, non è nominato, la cui redazione anzi (appunto come avviene nel diritto germanico) non lascia rilevare, se l'assicurazione sia presa a favore di chi fa assicurare o di un terzo, e specialmente chi sia il committente (Cfr. Boistel, pag. 1017 e seg.). Tali clausole sono: *(agissant) pour compte de qui il appartiendra; pour compte d'ami; pour compte d'un tiers à nommer; pour compte des intéressés; pour compte de la personne désignée dans le connaissement* (Ruben de Couder, I pag. 477 n. 96).

interesse oggettivo, cioè a favore della persona, cui al tempo del sinistro potesse eventualmente competere questo interesse. Fu invero proposto alla Conferenza d'Amburgo di ammettere un'assicurazione di tale natura, ma questa proposta fu respinta (Prot. VII pag. 3657-3663). Il principio stesso è di grande importanza, inquantochè, prescindendo dalla modificazione dell' art. 904, un'assicurazione è valida ed efficace solo quando l'interesse assicurato sia spettato alla determinata persona assicurata, sì al tempo in cui fu presa l'assicurazione, come nel momento del sinistro. (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XIV pag. 129).

Art. 786.

L'assicurazione per conto altrui obbliga l'assicuratore solo allorquando o la persona, che fa assicurare, sia stata incaricata dall'assicurato di concluderla, ovvero la mancanza di un tale incarico sia stata dichiarata da chi fa assicurare all'assicuratore all'atto della conclusione del contratto.

Se è omessa la dichiarazione, la mancanza dell'incarico non può essere supplita coll'avere l'assicurato successivamente approvata l'assicurazione.

Se la dichiarazione ebbe luogo, l'obbligatorietà dell'assicurazione per l'assicuratore non dipende dalla successiva approvazione dell'assicurato.

L'assicuratore, per il quale il contratto d'assicurazione non è obbligatorio, giusta le disposizioni di quest'articolo, ha del pari diritto all'intero premio, anche qualora faccia valere l'inefficacia del contratto [a].

1. Il progetto prussiano conteneva nell'Art. 675 la seguente disposizione:

Se l'assicurazione non è stata presa dallo

[a] Vedi la nota all'articolo precedente.

stesso assicurato, deve, a richiesta dell'assicuratore, essere giustificato anche il relativo incarico conferito a chi fece assicurare, ovvero la tempestiva approvazione dell'assicurazione.

Alla Conferenza d'Amburgo fu in prima lettura deliberato primieramente il principio (Prot. VII pag. 2991):

Se l'assicurazione è presa senz'incarico dell'interessato, è necessaria l'approvazione di quest' ultimo.

Di rincontro si decise di non accogliere la disposizione ripetutamente proposta che, se l'assicurazione fosse presa per conto di terza persona senz'incarico dell'interessato, questa circostanza debba essere dichiarata all'atto della conclusione del contratto, ed in caso contrario il contratto sia nullo (Prot. VII pag. 2980, 2998 e seg.; 3124, 3126-3130), e da ultimo, dopo vivi dibattiti circa i requisiti della legale efficacia dell'approvazione. (Prot. VII pag. 2999 e seg., 3126-3130), fu infine stabilita in prima lettura la seguente disposizione (Art. 679):

Un'assicurazione per conto altrui, che sia presa senza l'incarico dell'assicurato, richiede l'approvazione di quest' ultimo.

L'approvazione è senza legale efficacia:

1. in quanto l'assicurato abbia, prima dell'approvazione, o direttamente o per mezzo di un incaricato, fatto assicurare il medesimo interesse per lo stesso tempo e contro il medesimo rischio;

2. se l'approvazione abbia luogo dopo che l'assicurato abbia avuta cognizione dell'avverarsi di un danno, salvo che sia convenuto che l'approvazione possa farsi anche posteriormente. Si riterrà come esistente tale convenzione in ispecial modo, se all'atto della conclusione del contratto sia dichiarato essere lo stesso concluso, pur essendo sprovvisto d'incarico chi fa assicurare, ovvero se è usata la clausola « con o senza incarico » od una clausola equivalente.

Se il contratto non è stato concluso sotto la speciale riserva del consenso dell'assicurato, all'assicuratore spetta in ogni caso l' intero premio, salvo però le disposizioni degli Art. 778 e 779.

In seconda lettura si ritornò alla proposta respinta. Fu fatto rilevare non potersi il principio di diritto comune, che la ratifica equivale al mandato, applicare nei rapporti fra chi fa assicurare e l'assicuratore, quando non si voglia aprire un largo campo alla frode: chi fa assicurare deve dichiarare quanto ha influenza nella conclusione del contratto e gli è noto. In seguito alla trasgressione dell'obbligo di dichiarazione, non si può quindi tenere responsabile, in forza del contratto, l'assicuratore (al quale deve essere riservata la possibilità di decidere, s' egli intenda di accordare a chi fa assicurare la maggiore fiducia necessaria nelle assicurazioni senza mandato), qualora, nel momento della conclusione del contratto, non gli sia stata dichiarata la mancanza di un incarico. Perciò fu infatti anche deliberato non essere obbligatoria per l'assicuratore un'assicurazione per conto altrui presa senza incarico dell'assicurato, qualora, all'atto della conclusione del contratto, non sia stata dichiarata all'assicuratore la circostanza dell'inesistenza dell' incarico (Prot. VIII; pag. 4237-4240) (1).

---

(1) In Francia il commissionario, tanto se nella polizza sia nominato il committente, quanto se l'assicurazione sia presa *pour compte de qui il appartiendra*, è riguardato sotto ogni riguardo quale contraente del contratto di assicurazione. Egli è *soumis à toutes les obligations résultantes de la police d'assurance:* è quindi obbligato al pagamento del premio all'assicuratore. Questa è quanto meno l'opinione prevalente (Boistel, pag. 1017 e seg.; Ruben de Couder, I pag. 477 n. 98 e gli autori ivi citati). Si tiene libero il commissionario da quest'obbligazione solo nel caso che nella polizza abbia in modo espresso dichiarato di volere obbligare esclusivamente il proprio committente, nel qual caso quest'ultimo deve naturalmente essere nominato (Ruben de Couder, I pag. 478 n. 102). Così pure compete al commissionario l'azione per avere la somma assicurata, qualora siasi verificato un danno. *Quant au commettant, resté complétement étranger au contrat, il n'a aucune action directe contre l'assureur; il ne peut agir qu'en vertu de l'Art. 1166 Cod. Civ. par une voie indirecte et comme exerçant les droits de son mandataire.* Nel caso dell'as-

2. L' incarico può essere da parte dell' assicurato conferito a chi fa assicurare in modo espresso o con atti concludenti (1).

---

sicurazione *pour compte de qui il appartiendra*, l'assicuratore non può, prima del pagamento, pretendere dal commissionario la dichiarazione del committente, *à moins pourtant qu'on ne puisse mettre en doute la réalité du risque; car alors il faudrait, le plus souvent, que le commissionaire pour justifier le fait du chargement indiquât celui qui l'a fait ou pour le compte de qui il a été fait. Le défaut d'indication du nom du commettant pourrait même entraîner la nullité de l'assurance, si elle devait influer sur l'opinion du risque* (Cfr. Boistel, pag. 1018; Ruben de Couder I, pag. 479 n. 103-105). Benchè però, nell'atto di prendere l'assicurazione da parte di un commissionario, sussistano rapporti obbligatori esclusivamente fra questo e l'assicuratore, quest'ultimo può opporre a quello *toutes les exceptions, qui procèdent du chef du commettant.* Se però l'*assuré commissionaire* ha incassata *bona fide* la somma assicurata, e ne ha dato conto al suo committente, l'assicuratore non può in base ad un *dolus* di quest'ultimo proporre contro il commissionario *une action en répétition* (V. Hoechster e Sacré, II pag. 592). — Il diritto inglese concorda col francese. Quegli, a cui favore è presa l'assicurazione, può far valere i diritti risultanti dalla stessa soltanto dopo avvenuta la trasmissione. Precedentemente egli poteva farli valere solo in nome di chi ha presa l'assicurazione: ora però, giusta l'Atto *31* e *32 Victoria c. 86* del 31 Luglio 1868 anche in suo proprio nome. La legge dispone (*sect. 1*): *Whenever a policy of insurance on any ship or on any goods in any ship, or on any freight, has been assigned, so as to pass the beneficial interest in such policy to any person entitled to the property thereby insured, the assignee of such policy shall be entitled to sue thereon in his own name; and the defendant in any action shall be entitled to make any defence which he would have been entitled to make if the said action had been brought in the name of the person by whom or for whose account the policy sued upon was effected.* (Vedi Arnould, I pag. 97-105).

Secondo la legge marittima per la Finlandia, l'assicurazione conclusa per conto di un terzo è valida, abbia o meno chi fa assicurare ricevuto il relativo incarico. Se non l'ha ricevuto, chi prende l'assicurazione è gravato dalla stessa responsabilità, come se avesse presa l'assicurazione per proprio conto. Lo stesso principio vale riguardo a colui, che ha conclusa un' assicurazione senza precisare, se la medesima sia conclusa per conto proprio o di un terzo.

(1) Condizioni generali § 5: — *sia espressamente sia tacitamente secondo le circostanze* —.

Quest' ultimo caso si verifica specialmente per merci, p. es. per quelle merci, che sono spedite a chi fa assicurare per l'ulteriore trasporto e per le quali egli abbia sborsato il nolo ed altre spese (TECKLENBORG, *Kommentar zu den Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen*, pag. 3 e seg.; Prot. VII pagina 2983). L'incarico può essere generale o speciale: p. es., essere conferito all' armatore delegato da parte dei compartecipi per assicurare il corpo della nave od affatto in generale o solo per un determinato viaggio. È còmpito dell'interprete il decidere, a che sia stato diretto l'incarico nei singoli casi, ed a tale proposito si avrà riguardo al carattere delle diverse specie di assicurazione ed alla pratica del commercio. Così p. es., nel caso di un incarico avuto in modo affatto generale di assicurare la nave o le merci per un determinato viaggio, si riterrà chi prende l' assicurazione autorizzato a convenire coll' assicuratore secondo il proprio criterio le modalità del contratto di assicurazione: non può però ravvisarvisi il tacito mandato di assicurare la nave anche per un viaggio ulteriore, quale potrebbe essere quello fino al porto d'inscrizione (Cfr. Art. 827, 831 Cod. Comm.; Condizioni generali §§ 72, 76; V. *Entsch. des R. G. Ziv. S.*, IV pag. 48), come pure di assicurare insieme alle merci il profitto sperato (*Entsch. des R. O. H. G.* XXI pag. 173).

3. Nell' alinea secondo dell'articolo il Codice ha deciso in senso negativo la questione prima controversa (Cfr. Sentenza del Supremo Tribunale di Amburgo del 9 Maggio 1862; HERMANN e HIRSCH, *Sammlung*, pag. 55), se ed eventualmente sotto quali condizioni una ratifica sia nelle assicurazioni da equipararsi al previo mandato.

La disposizione si applica però solo al caso che quegli, il quale ha presa l' assicurazione, abbia concluso il contratto in proprio nome: essa non si riferisce al caso, in cui alcuno abbia concluso il contratto di assicurazione in nome dell' assicurato, quale procuratore di lui, etc. (Prot. VIII pag. 4241 e seg.; Cfr. Art. 787).

4. Riguardo alla regola formulata nell' alinea terzo, fu alla Conferenza di Amburgo osservato quanto segue: Non ammettendo il principio, lo scopo del contratto di assicurazione non si potrà conseguire in molti casi per la lontananza, in cui l'assicurato si trova da chi fa assicurare, e con ciò sarà in realtà

rimosso l'instituto delle assicurazioni per conto altrui, imperocchè assai spesso sarà impossibile d'ottenere l'approvazione dell'assicurato prima che sia giunta notizia del sinistro. Del resto l'alinea dice che il sorgere dell'obbligazione contrattuale dell'assicuratore non è subordinata alla posteriore approvazione dell'assicurato, e che la sussistenza di questa obbligazione non dipende dal fatto che tale approvazione sia data entro un determinato termine, e specialmente prima che siasi verificato o sia giunta notizia del danno, contro cui fu presa l'assicurazione. Con ciò non è detto però che l'assicuratore sia tenuto a pagare la somma assicurata, prima che l'assicurato sia acceduto al contratto (Prot. VIII pag. 4242 e seg., 4246; Cfr. Art. 891 al. 2). Questa disposizione è perciò esattamente espressa nelle Condizioni generali (§ 5):

Se la dichiarazione ebbe luogo, l'obbligazione dell'assicuratore è riguardata come sussistente, quand'anche una successiva approvazione del contratto da parte dell'assicurato avesse già potuto verificarsi, ma però non sia avvenuta. L'assicuratore non è però tenuto ad alcun pagamento in base al contratto, prima che questo sia stato approvato dall'assicurato.

Naturalmente la disposizione non ha carattere imperativo, e perciò è in facoltà dell'assicuratore di pattuire in modo espresso di non aver ad essere obbligato, in forza del contratto, se non quando un'approvazione da parte dell'assicurato abbia avuto luogo prima che sia giunta notizia di un sinistro (Prot. VIII pag. 4243).

5. Il Codice ha stabilito i requisiti indicati in questo articolo, non quali requisiti per il perfezionamento di un contratto di assicurazione, ma quali condizioni a che sorgano le obbligazioni dell'assicuratore derivanti da questo contratto. Se quindi manca l'incarico dell'assicurato, e se chi fece assicurare non ha neppure partecipata all'assicuratore la mancanza di questo incarico, il contratto di assicurazione è invero posto in essere, ma l'assicuratore non è obbligato ad alcuna prestazione in forza dello stesso.

Questo principio è stato stabilito in modo affatto generale

senza distinguere, se chi fece assicurare siasi trovato o no in buona fede, perchè si ritenne che solo in rarissimi casi ne verrebbe un rigore per la persona, che fece assicurare, ma che il suaccennato principio sarebbe una spinta a che la dichiarazione sia fatta, e che quegli che fa assicurare, qualora non sia completamente sicuro del proprio incarico, può premunirsi da un danno col pattuire la clausola « con o senza incarico » (Prot. VIII Pag. 4248 e seg.).

6. Colla clausola « con o senza incarico » quegli che conclude il contratto di assicurazione riserva l'approvazione di questo da parte dell'assicurato. Con ciò il contratto di assicurazione si converte in un contratto condizionato. Si ha un contratto obbligatorio solo quando sia data l'approvazione. Un tale contratto apparirà di regola come concluso in nome dell'assicurato (a termini dell'Art. 787), benchè non si possa disconoscere la possibilità che ancor quì la persona, che conclude il contratto, possa agire in proprio nome (Prot. VII pag. 3129 e seg.; VIII pag. 4244 e seg.).

Art. 787.

Se l'assicurazione è conclusa da un mandatario, da un gestore d'affari senza mandato o da un altro rappresentante dell'assicurato in nome di lui, nè il rappresentante è riguardato come quegli che fa assicurare nel senso di questo Codice, nè l'assicurazione stessa è riguardata come un'assicurazione per conto altrui.

Nel dubbio si ritiene che anche l'assicurazione, la quale si riferisca all'interesse di un terzo nominato, sia un'assicurazione per conto altrui [a].

1. Colla disposizione dell'alinea primo si rilevò chiaramente che quale persona che fa assicurare va inteso quegli che sta di fronte all'assicuratore come vero e proprio contraente, inquantochè copre o l'interesse proprio o quello di un terzo, e

---

[a] Manca una disposizione corrispondente. I rapporti fra le parti interessate saranno regolati, secondo la diversità dei casi, dai principii, che disciplinano il contratto di mandato, il contratto di commissione o la gestione d'affari.

che non si ha un'assicurazione per conto altrui, qualora siasi stipulato in nome del terzo assicurato. In quest'ultimo caso infatti, in virtù del principio oggigiorno vigente della diretta rappresentanza, sorgono subito nella persona del terzo, colla conclusione del contratto di assicurazione (nel caso di mandato), o coll'avvenuta ratifica del terzo (nel caso della *negotiorum gestio*), tutti i diritti e le obbligazioni, mentre nei rapporti giuridici contemplati dall'articolo precedente si ha un contratto a favore di una terza persona (1).

2. Quale assicurazione di un mandatario, e non quale assicurazione per conto altrui, va riguardata quella che l'armatore delegato abbia presa per la comunione dei compartecipi entro i limiti delle facoltà conferitegli dalla legge. A ciò non è necessario che l'armatore delegato abbia contratta l'assicurazione in modo espresso in tale qualità e per la comunione dei partecipi: anzi basta (giusta l'Art. 52 al. 2) che le circostanze dimostrino che, secondo la volontà dei contraenti, si intese di concludere un'assicurazione di tale natura (*Entsch. des R. O. H. G.* XV pag. 119-122).

3. Coll'alinea secondo si volle escludere la possibilità di ritenere che la semplice nomina dell'assicurato basti a far apparire il contratto come concluso in nome di lui, e che quegli che fa assicurare si converta perciò in mandatario in virtù della semplice nomina dell'interessato e della dichiarazione di volere coprire l'interesse di lui (Prot. VIII pag. 4374 e seg.).

---

(1) Secondo il diritto francese, non solo nel caso che l'assicurazione sia conclusa da un mandatario, ma anche in quello che lo sia da un *negotiorum gestor* vale il principio: *Ce n'est pas au gérant d'affaires, qui a fait assurer une proprieté, qui ne lui appartient pas, mais c'est au propriétaire de l'objet assuré, qu'est due l'indemnité du sinistre. Et réciproquement l'assureur ne peut exiger de lui le paiement de la prime, s'il a déclaré n'agir que pour le compte de telle personne par lui nommée et n'entendre contracter aucune obligation personnelle.* La ratifica del *propriétaire* può nella *negotiorum gestio intervenir à quelque époque que ce soit, même après l'événement du sinistre* (Ruben de Couder, I pag. 476 n. 92-95).

Art. 788.

L'assicuratore è obbligato a rilasciare a chi fa assicurare, a di lui richiesta, un atto scritto da lui sottoscritto (polizza) relativamente al contratto di assicurazione [a].

1. Il progetto prussiano del Codice di Commercio aveva data la seguente disposizione:

(Art. 330). *L' assicurazione deve essere conclusa per iscritto.*

La polizza emessa dall'assicuratore circa la proposta d'assicurazione ed accettata dall'assicurato equivale al contratto scritto.

(Art. 605). La polizza deve contenere:

1. il nome di colui che conclude l' assicurazione per conto proprio od altrui;

2. la descrizione dell' oggetto assicurato;

3. l' ammontare della somma assicurata;

4. il viaggio od il periodo di tempo, per cui l' assicuratore sopporta il rischio;

5. il premio d' assicurazione.

In conformità al principio introdotto nel Codice di non istabilire requisiti di forma per le operazioni commerciali (Art. 317),

---

[a] *Art. 420 Cod. Comm. — Il contratto di assicurazione deve essere fatto per iscritto. La polizza d'assicurazione dev' essere datata e deve indicare: 1.° la persona che fa assicurare e la sua residenza o il suo domicilio; 2.° la persona dell'assicuratore e la sua residenza o il suo domicilio; 3.° l'oggetto dell'assicurazione; 4.° la somma assicurata; 5.° il premio d' assicurazione; 6.° i rischi che l'assicuratore assume a suo carico, e il tempo da cui cominciano e in cui finiscono.* Giusta l'*Art. 605 Cod. Comm.*, la polizza d'assicurazione contro i rischi della navigazione deve, oltre queste indicazioni, contenere quella del nome, della specie, della nazionalità e portata della nave — del nome e cognome del capitano o padrone — del luogo dove gli oggetti assicurati sono stati o devono essere caricati — del porto o della rada, da cui la nave è partita o deve partire — dei porti o delle rade, dove la nave deve caricare e scaricare, e nei quali deve entrare. Se tali indicazioni non possono farsi, o perchè l' assicurato non è in grado di darle o per la speciale qualità del contratto, vi si deve supplire con altre atte a determinare l'oggetto dell'assicurazione.

anche per il contratto di assicurazione marittima si derogò nella Conferenza d'Amburgo al requisito dell'atto scritto (1), inquantochè la relativa disposizione, proposta dal relatore della Conferenza e da questa adottata, attribuisce esclusivamente all'assicurato la facoltà di pretendere dall'assicuratore un documento del contratto di assicurazione (polizza) (Prot. VII pag. 2986 § 3), ma non fa dipendere da questo documento la validità del contratto (2). Perciò si omise eziandio di enumerare le parti essenziali del contratto d'assicurazione.

La perfezione del contratto di assicurazione si verifica collo scambio della dichiarazione di consenso (Prot. VII pag. 3000). La polizza serve solo per accertare l'avvenuta conclusione e le disposizioni convenute (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 16 Dicembre 1875; *Hamburg. Handelsgerichts-Zeitung* del 1876 pag. 84; Cfr. Sentenza del 16 Aprile 1875 nel medesimo periodico del 1875 pag. 152).

2. Le parti sostanziali, che di regola si trovano in una polizza, sono quelle indicate al numero primo, che erano stabi-

---

(1) Il diritto inglese prescrive per il contratto di assicurazione l'atto scritto: *30* e *31 Vict. c. 23* (del 31 Maggio 1867) *sect. 7: No contract or agreement for sea insurance (other than such insurance as is referred to in the fifty-fifth section of the Merchant Shipping Act Amendment Act 1862) shall be valid unless the same is expressed in a policy; and every policy shall specify the particular risk or adventure; the names of the subscribers or underwriters, and the sum or sums insured; and in case any of the abovementioned particulars shall be omitted in any policy, such policy shall be null and void to all intents and purposes.* Cfr. Arnould I pag. 216 e seg. Il *Code de Commerce* francese dispone (Art. 332): *Le contrat d'assurance est rédigé par écrit. — Il peut être fait sous signature privée.* Poichè il *Code* non prescrive l'atto scritto sotto pena di nullità, così, secondo l'opinione prevalente, non ne dipende la validità del contratto, ma lo scritto è richiesto solo per la prova; Caumont pag. 294-295 n. 26-32; Ruben de Couder I pag. 498 n. 190. Il Codice di Commercio olandese prescrive del pari l'atto scritto (Art. 255). Così pure il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 840). Secondo il diritto norvegese, una polizza non è essenziale (V. Condizioni d'assicurazione del 1881 § 5, ultimo alinea).

(2) Le Condizioni generali (§ 7) riproducono l'Art. 788: però premettono pure il principio: *Per porre in essere un valido contratto di assicurazione non è necessario che sia fatto per iscritto.*

lite dal progetto prussiano (1). Vanno aggiunte la data e la sottoscrizione dell'assicuratore. Se l'assicurazione è conclusa coll'intromissione di un mediatore, si trova sulla polizza anche l'annotazione: Conclusa per mezzo del mediatore X (2).

---

(1) Il *Code de Commerce* dispone (Art. 332): *Le contrat d'assurance — est daté du jour, auquel il est souscrit. Il y est énoncé si c'est avant ou après midi. — Il ne peut contenir aucun blanc. Il exprime le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire; le nom et la désignation du navire: le nom du capitaine: le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées; le port d'où ce navire a dû ou doit partir; les ports ou rades, dans lesquels il doit charger ou décharger; ceux dans lesquels il doit entrer; la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets, que l'on fait assurer; les temps auxquels les risques doivent commencer et finir; la somme assurée; la prime ou le coût de l'assurance; la soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue, et généralement toutes les autres conditions, dont les parties sont convenues.* — Circa i requisiti essenziali della polizza inglese, vedi la nota 1.a a pag. 48.

(2) Le Condizioni generali contengono il seguente modulo di polizza:

« Noi sottoscritti dichiariamo per noi e nostri successori di avere, ciascuno di noi per la somma sotto indicata allato al suo nome, assunta un'assicurazione al Sig. . . . . . per conto di chi spetta sopra stimato in Marchi . . . . sulla . . . . nave . . . . condotta dal capitano . . . . da . . . . a . . . . . per il premio di . . . . per cento.

» Le conseguenze legali risultanti da questa assicurazione per noi e per . . . . assicurato devono regolarsi secondo le Condizioni generali di assicurazione marittima del 1867, alle quali condizioni ambo le parti si sono assoggettate, e specialmente anche riguardo a quei punti, in cui i relativi articoli del Codice di Commercio generale germanico furono in esse adottati con modificazioni o furono sostituiti con disposizioni, che se ne scostano.

Speciali dichiarazioni e convenzioni.

. . . .

» Questa assicurazione è conclusa per mezzo . . . .

» Così fatta in Amburgo il . . . .

Le formule in uso in Brema sono le seguenti:

« 1. Noi assicuratori sottoscritti assicuriamo al . . . . Signor . . . .

3. Le polizze d'assicurazione marittima possono essere rilasciate all'ordine. Di rincontro il Codice non riconosce polizze al portatore. Se la polizza è all'ordine, essa può essere trasmessa per mezzo di girata (Art. 302 Cod. Comm.), mentre

---

per conto di chi spetta, marchi . . . . sopra la nave (che Dio preservi) nominata . . . . di cui è capitano (o chiunque la dirigerà in luogo di lui come capitano) . . . . . la quale va da . . . . a . . . .

Come ultima notizia fu denunciata . . . .

. . . .

» Noi assumiamo contro il premio a ciò pattuito di . . . . tutti i rischi, ai quali l'oggetto assicurato è esposto nel viaggio assicurato, e ci obblighiamo in conseguenza, ciascuno di noi per la somma da lui sottoscritta, a risarcire i danni, che ci riguardano a termini delle condizioni rivedute del 1875.

» Le clausole di questa polizza convenute per iscritto debbono prevalere sulle condizioni stampate.

» Brema il . . . . .

» Conclusa per mezzo del mediatore . . . .

2. Noi assicuratori sottoscritti assicuriamo al Sig. . . . ., per conto di chi spetta, marchi . . . . sul corpo della nave nominata . . . . . condotta dal capitano . . . . o da chi la condurrà in tale qualità in luogo di lui, stimato . . . ., per un anno . . . . per il premio di . . . . contro tutti i rischi, ai quali la nave assicurata sia esposta per tutta la durata di questa assicurazione, sia durante la navigazione, come nei porti, riviere e docks, sia con carico od in zavorra, e ci obblighiamo in conseguenza, ciascuno di noi per la somma da lui sottoscritta, a risarcire i danni, che ci riguardano a termini delle condizioni di assicurazione stampate, rivedute nel 1875, delle società di assicurazioni marittime di Brema, subordinatamente alle seguenti modificazioni e più precise condizioni.

. . . .

» All'atto di concludere questa assicurazione fu denunciata come ultima notizia:

. . . .

» Brema il . . . . .

» Conclusa per mezzo del mediatore . . . . . [a] ».

---

[a] Ecco il modulo della polizza di sicurtà marittima nella città di Genova:
« Nel nome di Dio.
Per la presente privata scrittura ognuno dei sottoscritti assicura per le somme,

il trasferimento dei diritti risultanti da un'altra polizza può farsi soltanto per mezzo di cessione. Alle girate, che si trovano spesso sopra polizze, che non siano all'ordine, la pratica del commercio attribuisce il significato di conferire al giratario la veste per far valere i diritti risultanti dall'assicurazione. Una tale girata può avere per fondamento una cessione, come anche il mandato dell'assicurato di esercitare per lui il diritto. L'una cosa come l'altra dovrebbe essere, ov'è duopo, dimostrata. Il giratario può essere però, nel caso di assicurazione per conto altrui, lo stesso assicurato. In questo caso la girata serve ad indicare che la persona, che concluse l'assicurazione, vuol concedere all'assicurato la libera disposizione della polizza per lui acquistata (Vedi VOIGT, *Seeversicherungsrecht* pag. 70 e seg., il quale cerca di dimostrare concludentemente, pag. 71-76, che la negoziabilità attribuita dal Codice alle polizze all'ordine, collo stabilire per queste la possibilità d'una girata, contraddice col carattere della polizza di assicurazione marittima).

Art 789.

Nessuna influenza ha sulla validità del contratto di assicurazione, che al tempo della conclusione di esso sia già esclusa la possibilità del verificarsi di un danno da risarcirsi, ovvero che siasi già verificato il danno da risarcire.

Se però ambe le parti erano informate dello stato delle cose, il contratto è inefficace come contratto di assicurazione.

---

che rispettivamente esprimerà colla propria firma ed al premio fissato in calce, al Sig. . . . . , sia per suo conto che per conto di chi che sia, con ordine anche verbale o senza ordine, L. It. . . . . del corpo ed attrezzi . . . . del bastimento . . . Capitano . . . . o chi per esso, anche non legalmente sostituito, di bandiera . . . . od altra che prendesse in seguito, o più veri nomi sia del bastimento che del capitano.

Valutato detto bastimento cioè . . . . .

Corpo ed attrezzi a Ln. . . . . d'armamento e colonna . . . .

Da valere per il viaggio di . . . . .

Ai patti e condizioni del Capitolato del 1.° Agosto 1875 ben noto alle parti, e il quale si avrà come inserito nella presente, oltre le clausole e condizioni speciali, che l'assicuratore od il primo di essi, sottoscrivendo il presente contratto approverà esplicitamente di proprio pugno ».

Se soltanto l'assicuratore sapeva essere già esclusa la possibilità del verificarsi di un rischio da risarcire, ovvero se soltanto chi fece assicurare sapeva essersi già verificato il danno da risarcire, il contratto è inefficace per l'altra parte non informata dello stato delle cose. Nel secondo caso l'assicuratore, anche quando faccia valere l'inefficacia del contratto, ha tuttavia diritto all'intiero premio.

Qualora il contratto sia concluso per chi fa assicurare col mezzo di un rappresentante, si applica la disposizione del secondo alinea dell'articolo 810; nel caso di assicurazione per conto altrui, si applica la disposizione dell'art. 811, e nel caso di assicurazione di più oggetti o di una universalità di oggetti si applica la disposizione dell'Art. 814 [a].

1. Secondo la pratica odierna e secondo l'ordinamento, che l'instituto ha conseguito nella vita commerciale, un contratto di assicurazione non è da riguardarsi come inefficace e non obbligatorio, qualora si riferisca a casi, in cui il rischio sia già felicemente superato o siasi già verificato un danno.

Di rado i contratti di assicurazione sono conclusi nel senso che l'assicuratore abbia a rispondere soltanto per rischi futuri. Anzi al contrario spesso, insieme al rischio futuro, è compreso tacitamente anche quello che si riferisce al passato, circa il quale però non sia noto ancora, se il rischio siasi o no verificato, ed il danno sia o no avvenuto, come, per esempio, nel caso frequente in cui l'assicurazione sia conclusa per il rischio

---

[a] *Art. 430 Cod. Comm. — L'assicurazione è nulla, se l'assicuratore o l'assicurato o la persona che ha fatto assicurare conosceva la mancanza o la cessazione dei rischi o l'avvenimento del danno. — Se il solo assicuratore conosceva la mancanza o la cessazione dei rischi, l'assicurato non è obbligato a pagare il premio: se la persona che ha fatto assicurare sapeva che il danno era già avvenuto, l'assicuratore non è tenuto all'adempimento del contratto, ma ha diritto al premio.* Cfr. Art. 7 al. 3 della polizza italiana su merci: « L'assicurazione fatta dopo il danno è nulla, qualora vi sia presunzione che prima del contratto l'assicurato o chi ordinava la sicurtà poteva essere informato dello avvenimento. La presunzione esiste, se vi ha pubblica notorietà o se dal luogo, ove si ebbe la prima notizia, questa ha potuto giungere nel luogo del contratto prima della sua stipulazione ».

di tutto il viaggio, quando questo era già intrapreso (Prot. VII pag. 3010). Se vigesse il principio contrario, giusta l'esatta osservazione del TECKLENBORG (*Kommentar* pag. 5 nota al § 8) una massima parte dei contratti di assicurazione marittima non potrebbe in generale giungere alla conclusione. Nessuno potrebbe far assicurare in Brema una nave, che, secondo le ultime notizie, viaggiava dall'Avana a New-York, per questo viaggio, perchè potrebbe nel giorno dell' assicurazione essere già arrivata felicemente a New-York od essere già perduta. Con ciò si spiega la disposizione del primo alinea (1).

2. L'alinea secondo discende necessariamente dalla natura del contratto di assicurazione, in forza del quale l'assicuratore si assume un rischio, che può colpire un altro. Perciò è inconcepibile un contratto di assicurazione, se i contraenti sapevano, all'atto della conclusione del contratto, essere già esclusa la possibilità del verificarsi di un danno da risarcire,

---

(1) In Inghilterra era un tempo ritenuta inefficace un' assicurazione, se al tempo della conclusione di essa l'oggetto assicurato era già colpito da un sinistro. Per dare efficacia anche per questo caso all'assicurazione, si inserì nella polizza la clausola: *lost or not lost* (Cfr. BENECKE-NOLTE I pag. 400). Oggi però è ammesso dai giuristi inglesi, come già prima lo era dagli americani, non esservi d'uopo d' inserire questa clausola: ARNOULD I pag. 223 e seg.; KENT III pag. 259. *The clause, however,* dice ARNOULD, *though never omitted, does not appear to be, in all cases strictly necessary, as there can be no reason why a previous loss of the subject insured should prejudice an insurance subsequently effected, if both the assured and the underwriters were equally ignorant of the loss at the time.* Si dice poi in seguito: *if indeed the loss at the time of effecting the policy, were known tho the assured only, then, on the plainest general principles, the policy would be void.* Il diritto francese formula l'inefficacia dell'assicurazione, non già in conseguenza della circostanza che il sinistro siasi già verificato od il rischio sia già superato, ma bensì quando quel fatto sia stato noto all'assicurato o questo lo sia stato all'assicuratore. Il *Code* stabilisce però, subordinatamente a determinate condizioni, una presunzione (Art. 365-366 vedi sotto la nota prima a pag. 55). La clausola *sur bonnes ou mauvaises nouvelles* ha la forza di rimuovere questa presunzione, in modo che debba provarsi che l'assicurato sapeva del sinistro o l'assicuratore era informato del rischio superato (Art. 367 vedi sotto not. 1 a pag. 55). Cfr. CAUMONT pag. 347 n. 424, 426-430.

od essersi già verificato il danno da risarcire (Prot. VIII pagina 4376). La prima alternativa si ha primieramente, se il rischio, contro cui era presa l'assicurazione, sia già passato e non possa più colpire l'oggetto dell'assicurazione, se, p. es., nel caso di un'assicurazione contro il rischio di guerra, la guerra sia già finita colla conclusione della pace nota ai contraenti, ed anche se l'oggetto assicurato ha già superato il rischio, se, p. es., la nave ha già toccato il porto di destinazione. Anche in quest'ultimo caso il contratto di assicurazione non è valido per il motivo che i contraenti, ai quali è noto questo fatto, non sanno in quale stato la nave si trovi, se e quale danno sia dalla stessa sofferto (Prot. VIII pag. 4250 e seg. 4294). Così pure, nel caso della seconda alternativa, il contratto sarebbe inefficace, quand'anche non fosse nota ai contraenti la misura del danno verificatosi.

3. La nullità del contratto di assicurazione per conoscenza dei fatti indicati nell'alinea primo presuppone la conoscenza da parte di ambo i contraenti. Se questa si verifica solo per uno dei contraenti, ne consegue esclusivamente l'inefficacia per l'altro. Quegli non può sottrarsi ai suoi doveri risultanti dal contratto di assicurazione, allegando la propria scienza: tale scienza può però essergli opposta all'atto dell'esercizio dei suoi diritti in base allo stesso contratto (all'assicurato perciò, quando domandi la somma assicurata; all'assicuratore, quando reclami il premio) sotto forma di una *exceptio doli* (Prot. VIII pag. 4250 e seg.). Così pure si può agire contro il contraente informato dello stato delle cose per avere il risarcimento dei danni in causa del suo *dolus*, se l'altro contraente ha già adempiuto al contratto (1). Donde deriva però che quegli, il quale afferma la scienza dell'altro contraente, deve fornire la prova di questo fatto (Prot. VII pag. 3010). Il progetto prussiano, come pure il progetto di questa parte formulato dal relatore della Commissione d'Amburgo e posto a base della discussione, avevano,

(1) Il *Code de Commerce* francese dispone per questo caso (Art. 368): *En cas de preuve contre l'assuré, celui ci paie à l'assureur une double prime. En cas de preuve contre l'assureur celui ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue. Celui d'entre eux, contre qui la preuve est faite, est poursuivi correctionnellement.* I due primi principi sono contenuti anche nel *Code de Commerce* belga (II Art. 197).

secondo l'esempio di altre legislazioni (1), stabilita una presunzione contro l'assicurato. Il primo progetto disponeva infatti (Art. 344 al. 2):

Si presume che l'assicurato od il suo rappresentante avesse conoscenza del verificarsi del danno, se da questo momento sia trascorso tanto tempo che egli avrebbe potuto esserne informato;

ed il secondo, § 5 n. 2 (Prot. VII pag. 2986):

Si presume che l'assicurato avesse conoscenza del verificarsi del danno, se egli, secondo le circostanze del caso poteva essere di ciò informato.

Il delegato per Brema domandò che fosse tolta tale presunzione, perchè essa pone l'assicurato in una cattiva posizione,

(1) Fra queste v'ha il *Code de Commerce* francese (Art. 365): *Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés* (Art. 366). *La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre* (cioè *une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau ou du lieu, où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu, où le contrat d'assurance a été passé avant la signature du contrat* (Riguardo a questa disposizione il VOIGT, *Seeversicherungs Recht* pag. 80, osserva giustamente che essa dopo l'introduzione della telegrafia è divenuta impraticabile). (Art. 367): *Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est point admise. Le contrat n'est annullé que sur la preuve, que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.* Nelle condizioni contenute nei moduli di polizza per le assicurazioni del corpo della nave (per *long cours)* è esclusa l'applicazione degli Art. 366, 367. Anzi, a termini delle stesse, *l'assurance est nulle, s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée du navire ou d'un sinistre le concernant était connue soit au lieu, où se trouvait l'assuré, avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place du domicile de l'assureur avant la signature de la police* (Art. 29). Nell'assicurazione di merci è ammesso l'uso della clausola: *sur bonnes*

inquantochè di regola non si può fornire la prova di non aver saputa una cosa, che si sarebbe potuto sapere, ed anche non si scorge il motivo, per cui una presunzione abbia ad essere stabilita solo a danno dell' assicurato e non eziandio contro l'assicuratore. Questa proposta non fu però adottata, e fu accolta la disposizione del progetto del relatore con un mutamento di redazione (Prot. VII pag. 3011-3014). Già nella seduta seguente fu però proposta dal relatore ed approvata anche dalla maggioranza l'aggiunta al suindicato principio (Prot. pag. 3016):

Al beneficio della presunzione si può rinunciare. Una tale rinunzia è in ispecial modo ammessa, quando il contratto sia concluso su buone o cattive notizie.

In seguito fu ripetuta la proposta di togliere la presunzione in esame, facendo rilevare fra le altre cose che essa contiene

---

ou mauvaises nouvelles cogli effetti dell'Art. 367. Nel resto valgono gli stessi principii come nell' assicurazione del corpo della nave (Art. 18). — Il Codice di Commercio olandese (Art. 597 combinato coll'Art. 269) concorda coll'Art. 365 del *Code de Commerce*. E stabilito dal prudente arbitrio del giudice, se si faccia luogo alla presunzione. È però ammessa anche la delazione del giuramento circa la scienza dell' una o dell' altra parte, come pure il giudice può al riguardo deferire un giuramento (Art. 270). L'assicurazione su notizie buone o cattive produce, anche secondo il Codice olandese (Art. 598), l'effetto che l'assicurazione possa essere dichiarata inefficace solo in seguito alla prova che l'assicurato od il suo mandatario abbia avuto, nel momento della conclusione del contratto, conoscenza del danno verificatosi. Però si presuppone che sia denunziata nella polizza l'ultima notizia pervenuta all' assicurato relativamente alla cosa assicurata, e nel caso di assicurazione per conto altrui sia dimostrata esatta, nel caso di danno, la data dell' incarico a contrarre l' assicurazione. — Il *Code de Commerce* belga (II Art. 196) contiene la disposizione dell'Art. 365 del *Code de Commerce* francese, però con le essenziali modificazioni che in luogo di *s'il y a présomption* è detto: *s'il est prouvé,* ed in luogo di *a pu être informé* è posto: *a dû être informé*. La legge marittima per la Finlandia (Art. 180) dispone per i casi in esame: « Se lo stato delle cose era ignoto ad ambedue le parti, l'assicurazione è valida; se esso era noto ad una delle due, l'altra può recedere dal contratto.

per l'appunto una vera *praesumptio doli*. E questa proposta fu anche deliberata (Prot. VII pag. 3157-3162).

4. Il caso, in cui all'assicuratore sia noto che l'oggetto assicurato abbia superato, non già tutti i rischi contro i quali è presa l'assicurazione, ma una parte degli stessi, ed in cui, ciò malgrado, sia stato pattuito un premio corrispondente alla totalità dei rischi, va deciso esclusivamente in base alle disposizioni generali del diritto civile circa gli effetti civili del *dolus* (Prot. VIII pag. 4249 e seg.).

Art. 790.

L'intiero valore dell'oggetto assicurato è il valore assicurabile.

La somma assicurata non può eccedere il valore assicurabile.

L'assicurazione non ha alcuna efficacia legale, in quanto la somma assicurata ecceda il valore assicurabile (soprassicurazione) [a].

1. Il principio che la somma assicurata non può eccedere l'intiero valore dell'oggetto assicurato, denominato dal Codice valore assicurabile (*Versicherungswerth*), deriva dall'essere un interesse dell'assicurato il più essenziale requisito per la validità dell'assicurazione. D'altra parte la somma assicurata non sempre ha da raggiungere il valore dell'oggetto dell'assicurazione. In date circostanze, cioè quando l'interesse dell'assicurato non si estenda a tutto l'importo di esso, l'assicurazione deve restare al disotto di tale valore. Perciò l'assicurazione è nulla, in quanto il valore sia già ridotto od eliminato per effetto di un cambio marittimo o di altri debiti della nave.

---

[a] *Art. 424 al. 1 e 2 Cod. Comm. — L'assicurazione contro i danni può esser fatta per tutto il valore della cosa, per una parte di esso o per una somma determinata. — Può anche farsi l'assicurazione di una parte aliquota della cosa, di più cose congiuntamente o separatamente o di una universalità di cose. —*

Art. 428 Cod. Comm. — L'assicurazione per una somma eccedente il valore delle cose assicurate non produce effetto riguardo all'assicurato, se vi fu dolo o frode da parte sua e l'assicuratore di buona fede ha diritto al premio. — Se non vi fu dolo nè frode da parte dell'assicurato, l'assicurazione è valida sino alla concorrenza del valore delle cose assicurate; l'assicurato non è tenuto a pagare il premio per la somma eccedente, ma deve soltanto un'indennità eguale alla metà del premio e non maggiore del mezzo per cento della somma assicurata.

L'assicurazione della nave p. es. è inefficace, se questa è vincolata a cambio marittimo per tutto il suo valore, perchè in questo caso l'armatore non ha alcun interesse a che la nave compia felicemente il viaggio. Di rincontro la stessa specie di cambio marittimo sulle merci produce i medesimi effetti solo in quanto il proprietario del carico non possa pretendere dall'armatore il risarcimento delle merci impiegate per garantire il debito a cambio marittimo. I debiti della nave non producono gli effetti in esame, se l'armatore è tenuto a risponderne, non solo fino a concorrenza della nave e del nolo, ma anche personalmente (Prot. VII pag. 3017 3020. V. anche *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 13).

2. Se la somma assicurata eccede il valore assicurabile, non ne resta infirmato tutto il contratto di assicurazione, ma l'obbligazione dell'assicuratore è ridotta all'ammontare del valore assicurabile. Ciò è espresso colle parole « in quanto » (1).

3. L'articolo dà per il caso della soprassicurazione solo i sommi principi direttivi. Le disposizioni più precise sono contenute negli articoli seguenti (791-807). I principii circa la constatazione del valore per i diversi oggetti dell'assicurazione sono dati specialmente dagli art. 799 e seg.

Art. 791.

Nel caso di una contemporanea conclusione di diversi contratti di assicurazione, se l'importo totale delle somme assicurate eccede il valore assicurabile, tutti gli assicuratori sono insieme obbligati solo fino a concorrenza del valore as-

(1) Il diritto francese e quello belga distinguono se la soprassicurazione fosse o meno dolosa. Nel primo caso il contratto di assicurazione non è obbligatorio per l'assicuratore; nel secondo si fa luogo solo a riduzione (*Code de Comm.* francese Art. 357 e seg. [Cfr. Boistel pag. 1082] e belga II Art. 188 e seg.). Così pure statuisce il diritto inglese: Arnould I pag. 284-287; Lowndes, *Insurance* § 48. Quest'ultimo dice: *The only grounds on which a valuation inserted in the policy can be disturbed are those of fraud and mistake.* Nel secondo caso vale il principio: *Such mistake must be rectified;* nel primo *not only will the valuation not stand, but the insurance itself will be wholly void.*

sicurabile, e ciascuno per una percentuale del valore assicurabile corrispondente al rapporto fra la somma da lui assicurata e l'importo complessivo delle somme assicurate. Si presume in caso di dubbio che i contratti siano conchiusi contemporaneamente.

Più contratti di assicurazione, circa ai quali sia rilasciata una polizza comune, e del pari più contratti di assicurazione, che siano conclusi nello stesso giorno, si considerano come conchiusi contemporaneamente [a].

1. In questo e negli articoli seguenti è contemplato il caso di una soprassicurazione, che derivi da un'assicurazione multipla. Un'assicurazione multipla può essere contemporanea, ma può anche aver luogo in tempi diversi. Nell'uno come nell'altro caso può non essere stata posta in essere una soprassicurazione. Può alcuno prendere simultaneamente un'assicurazione presso più persone o società per attenuare per sè i rischi di una possibile insolvenza dell'una o dell'altra, o perchè un'assicuratore non vuole assumere un'assicurazione nella misura desiderata da chi fa assicurare. Può alcuno prendere un'assicurazione in tempi diversi, sembrandogli in seguito troppo tenue quella contratta primieramente. Devesi osservare in proposito che non si può parlare in generale di assicurazione multipla, se più persone fanno assicurare interessi diversi sopra un medesimo oggetto (l'una la proprietà; l'altra un diritto di pegno; la terza una provvigione da guadagnare riguardo all'oggetto di cui si tratta).

2. Se una soprassicurazione è posta in essere con un'assicurazione contemporanea, deve essere proporzionalmente ri-

---

[a] *Art. 608 Cod. Comm. — Se più assicurazioni sulla cosa stessa sono fatte senza frode da interessati diversi o da più rappresentanti dello stesso interessato, che hanno agito senza incarico speciale, tutte le assicurazioni sono valide sino all'ammontare della cosa. Gli interessati hanno azione contro qualunque degli assicuratori a loro scelta, salvo il regresso dell'assicuratore, che ha pagato, verso gli altri in proporzione del loro interesse.* Cfr. Polizza italiana sopra merci modificata in questa parte il 29 Ottobre 1888.

Art. 427 Capov. Cod. Comm. — Tutte le assicurazioni contratte nello stesso giorno si reputano contemporanee, e sono valide sino alla concorrenza del valore intiero in proporzione della somma assicurata da ciascuna di esse.

dotto l'importo assunto da ciascun assicuratore. Ciò avviene, secondo la disposizione del Codice, in modo che l'assicuratore abbia da pagare tanta parte del valore assicurabile, quanta egli ne ha assunta della somma assicurata da lui illegittimamente addossatasi (1). Quindi, se p. es. il valore assicurabile dell'oggetto assicurato ascende a 80 mila marchi, e da tre assicuratori sono stati assunti insieme 100 mila marchi, cioè da A 50 mila marchi, da B 30 mila e da C 20 mila, A deve pagare la metà (ovvero secondo l'espressione del Codice il 50 per cento) del valore assicurabile, cioè 40 mila M.; B tre decimi (ovvero il trenta per cento), cioè 24 mila M.; e C due decimi (ovvero il 20 per cento), cioè 16 mila M.

3. La legge stabilisce la presunzione per la conclusione contemporanea di diversi contratti di assicurazione relativi allo stesso oggetto, sicchè quegli che nega tale contemporaneità, deve fornire la prova.

4. Se i diversi contratti di assicurazione sono conclusi lo stesso giorno, quand'anche in ore diverse, devono riguardarsi, giusta la disposizione dell'alinea secondo, come conclusi simultaneamente. Quindi si ha in tal caso non solo una presunzione di contemporanea conclusione, come nell'alinea primo, ma una finzione legale della stessa, che non ammette alcuna prova in contrario. Questa disposizione fu stabilita per rimuovere ricerche circa minuziose differenze di tempo, che nella pluralità dei casi non condurrebbero ad alcun risultato (Prot. VII pag. 3045). Essa però è esclusivamente una conseguenza del sistema per il computo civile del tempo applicato sempre dal Codice di Commercio (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XII pag. 130) (2).

---

(1) Così pure il Codice di Commercio olandese (Art. 278), il *Code de Commerce* francese (Art. 358), la legge marittima per la Finlandia (Art. 188) ed il diritto norvegese (Condizioni di assicurazione del 1881 § 7). Il *Code* e la legge per la Finlandia presuppongono al riguardo in modo espresso che i contratti siano conclusi in buona fede. Il Codice olandese e la legge per la Finlandia dispongono circa la contemporaneità delle assicurazioni analogamente all'Art. 791 al. 2 del Codice germanico.

(2) Il *Code de Commerce* (Art. 332) dispone riguardo al contratto di assicurazione: *Il est daté du jour auquel il est souscrit. Il y est énoncé si c'est avant ou après midi.* L'omissione di una tale annotazione, dice il CAUMONT (Pag. 297 n. 47), *ferait seulement considérer l'assurance comme faite après midi.*

5. La stessa finzione vale, se sui contratti di assicurazione riguardanti lo stesso oggetto conclusi con diversi assicuratori sia stata rilasciata una polizza comune, quand' anche essi siano conclusi in giorni diversi, ed eziandio se gli assicuratori abbiano apposta alle loro firme una data d.versa. Per giustificare questa disposizione fu osservato alla Conferenza di Amburgo che « se per un solo e medesimo interesse si ricerca un'unica assicurazione, e questa non è assunta totalmente da un assicuratore, ma bensì da una serie di assicuratori, da ciascuno dei quali lo è per una parte determinata », l' assicurazione è di regola, quanto meno nella Germania settentrionale, procurata da un solo mediatore, il quale d' ordinario conclude nello stesso giorno coi diversi assicuratori, e poi rilascia per tutti una polizza comune, ma spesso non può avere in un giorno la sottoscrizione di tutti gli assicuratori. In tal caso, anche se il mediatore non ha fatto tutte le assicurazioni nello stesso giorno, ma le ha concluse con un assicuratore in un giorno e col secondo in un altro giorno, non si ha in sostanza una pluralità di singole assicurazioni, ma solo un' unica grande assicurazione, che è assunta da più assicuratori partitamente. Quelli che firmarono posteriormente non intesero che di accedere al primo di loro, e diedero a divedere ciò sufficientemente coll'apporre la firma sopra una sola e medesima polizza (Prot. VII pag. 3047 e seg. 3052).

La finzione in esame si applica però solo, se sopra i diversi contratti di assicurazione sia stata rilasciata una polizza comune, cioè se si abbia un'unica assicurazione, che si scomponga in diverse parti, ma non se siano conchiuse diverse assicurazioni a sè stanti senz' altro nesso fra loro, quando anche i documenti rilasciati al riguardo siano casualmente scritti sopra uno stesso foglio, in modo che il secondo assicuratore, per semplificare la cosa o per la brevità del tempo, avesse posto sulla polizza, che emana dal primo, aggiungendovi la data, l' annotazione che egli assicura questa o quella somma sullo stesso rischio ed alle medesime condizioni (Prot. VII pag. 3048 e seg.).

Quale data delle assicurazioni concluse in giorni diversi, quando sulle stesse sia rilasciata una polizza comune, sarebbe da riguardarsi quella del contratto perfezionatosi per il primo, perchè i contratti posteriori sono da considerarsi come accessorii del primo (Prot. VII pag. 3058).

6. La finzione di simultanea conclusione dei diversi contratti di assicurazione, nel caso di emissione di una polizza comune, presuppone che tutti gli assicuratori abbiano firmato solo quella somma, che è stata chiesta dall'assicurato (la quale ecceda però il valore assicurabile). La cosa è invece diversa, se colle firme degli assicuratori è ecceduta la somma richiesta dall'assicurato. In questo caso sono inefficaci ed invalide le ultime firme, in quanto superino l'importo richiesto, imperocchè allora mancherebbe il consenso dell'assicuratore e dell'assicurato necessario per ogni contratto di assicurazione (Prot. VII pag. 3051 e seg.).

7. Evidentemente le disposizioni di questo articolo valgono solo per il caso che i varii contratti di assicurazione (il che è esplicitamente rilevato nell' Art. 792) si riferiscano allo stesso tempo ed al medesimo rischio. Se l'una assicurazione è fatta solo contro i rischi del mare e l'altra solo contro i rischi di guerra, in generale non si ha più un'assicurazione multipla nel senso del nostro articolo, e non si può parlare di riduzione delle somme assicurate. Lo stesso principio vale, se l' una assicurazione è presa per un periodo di tempo posteriore a quello dell'altra. Se le due assicurazioni concorrono solo in parte riguardo al tempo ed ai rischi, si fa luogo ad una riduzione in quanto sussista una concorrenza. Così, se l' una assicurazione fosse presa solo contro i rischi di mare e l'altra contro questi e contro quelli di guerra, alla riduzione si farebbe lungo soltanto riguardo ai rischi di mare (V. VOIGT *Seeversicherungs-Recht* pag. 86).

Art. 792.

Se è nuovamente assicurato un oggetto, che sia già assicurato per tutto il valore, l'assicurazione posteriore non ha alcun effetto legale, in quanto l' oggetto sia già assicurato per lo stesso tempo e contro lo stesso rischio (doppia assicurazione).

Se colla precedente assicurazione non è assicurato l'intiero valore, l'assicurazione posteriore, in quanto essa sia presa per lo stesso tempo e

contro lo stesso rischio, vale solo per la parte non ancora assicurata del valore [a].

La doppia assicurazione, cioè l'assicurazione posteriore dell'oggetto già assicurato per tutto il valore, è inefficace, come già lo era secondo il diritto anteriore (Ordinanza di Amburgo sulle assicurazioni e sulle avarie del 1731 VI Art. 3; V. VOIGT loc. cit. Pag. 87), per il motivo (1) che, nel momento della conclusione del secondo contratto, manca un interesse assicurabile, o, come il REATZ (nel Manuale dell' ENDEMANN IV pag. 372) formula lo stesso pensiero, per il motivo che l'oggetto assicurato è, in forza della prima assicurazione, già completamente garantito, quale valore pecuniario, contro i rischi della navigazione; per quello quindi ormai non vi sono più rischi di navigazione ed un' ulteriore assicurazione sarebbe perciò

(1) Lo stesso principio è replicatamente riconosciuto anche nelle legislazioni straniere. Così il *Code de Commerce* dispone (Art. 359): *S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul. Les assureurs, qui ont signé les contrats subséquents, sont libérés; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée. Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs, qui ont signé les contrats subséquents, répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date des contrats.* Anche la legge per la Finlandia (Art. 189 al. 1) concorda pienamente coll' Art. 792 del Codice germanico, e del pari concordano le Condizioni norvegesi del 1881 § 7: così pure i Codici di commercio olandese (Art. 277) e spagnuolo (Art. 891). L'odierno diritto inglese si scosta a questo riguardo dagli altri diritti europei e dall' opinione prima prevalente nella stessa Inghilterra. Secondo l' odierno diritto inglese, più assicuratori sono obbligati sempre solidariamente. Prescindendo dal caso di un *dolus*, è in facoltà dell' assicurato di pretendere a sua scelta da uno qualunque degli assicuratori risarcimento dell' intiera perdita da lui assicurata. È allora concesso all' assicuratore convenuto di pretendere dagli altri assicuratori *pro rata* il rimborso della somma da lui pagata (Cfr. ARNOULD I Pag. 310 e seg.). Questi principii vigono come *common law rule* anche negli Stati Uniti

[a] *Art. 427 al. 1 Cod. Comm. — Se l'intiero valore delle cose assicurate non è coperto dal primo contratto, gli assicuratori posteriori rispondono per il valore residuo, secondo l'ordine di data dei contratti.*

priva di oggetto. A tale riguardo si presuppone naturalmente che all' atto della conclusione del secondo contratto il primo fosse già perfetto, e che fosse valido. Un contratto perfetto, e non soltanto un *pactum de contrahendo*, sarebbe però da ravvisarsi nella clausola contenuta in una polizza d' assicurazione sopra il corpo della nave: « per il viaggio seguente la nave resta assicurata relativamente al rischio cessante di questa polizza contro un premio da determinarsi secondo l' equità », imperocchè si ha qui l' accordo dei contraenti sopra tutti i punti essenziali del negozio (Vedi in senso conforme Sentenze del Tribunale di Commercio di Amburgo del 28 Luglio 1879, del Supremo Tribunale di Amburgo del 13 Ottobre 1879, *Hamburgische Handelsgerichts-Zeitung* del 1879 pag. 266 e seg. Sentenza del Supremo Tribunale del 4 Maggio 1881, *Entsch. Ziv. S.* IV pag. 47).

---

d'America. Ciò malgrado, i commercianti americani escludono convenzionalmente l' applicazione di questi principii, e si assoggettano agli stessi principii vigenti sul continente europeo ed anche nel diritto germanico. Le relative clausole di polizza dispongono quanto segue: nelle polizze posteriori: *It is further agreed that if the assured shall have made any other assurance upon the premises prior in date to this policy, the assurers shall be answerable only for so much as the amount of such prior insurance may be deficient;* nella precedente: *In case of any subsequent insurance the insurers shall, nevertheless, be answerable for the full extent of the sum subscribed by him, without right to claim contribution from subsequent assurers.* V. Kent III Pag. 280 e seg. Il Voigt (*Versicherungs-Recht* pag. 89 e seg.) esamina eziandio la questione, cosa debba decidersi nel caso in cui le assicurazioni multiple, che pongono in essere una soprassicurazione, siano conchiuse in parte in Germania ed in parte in Inghilterra. Le sue stringenti spiegazioni tendono alla seguente conclusione: In mancanza di una convenzione, i rapporti saranno rimpetto all' assicuratore germanico decisi secondo il diritto germanico. Quindi, se è stata presa in Inghilterra una precedente assicurazione per tutto il valore della cosa, l' assicuratore germanico potrebbe sottrarsi all' obbligo di risarcire il danno, riferendosi all' Art. 792 del Codice germanico. Così pure egli potrebbe respingere un' azione di regresso da parte dell' assicuratore inglese, che abbia pagato l' indennità per l' intiera perdita. D' altra parte nessun' azione di regresso contro l' assicuratore inglese (posteriore) spetterebbe all' assicuratore germanico, presso il quale fosse stata presa la prima assicurazione e che avesse coperto l' intiero danno.

Art. 793.

L' assicurazione posteriore ha però effetto legale, malgrado la conclusione dell' assicurazione precedente:

1. se all' atto della conclusione del contratto posteriore sia convenuto coll' assicuratore che a lui siano ceduti i diritti derivanti dall' assicurazione precedente;

2. se l' assicurazione posteriore sia conclusa subordinatamente alla condizione che l' assicuratore sia tenuto solo in quanto l' assicurato non possa risarcirsi, rivolgendosi all'assicuratore precedente, in causa dell'insolvibilità di lui, ovvero l' assicurazione precedente non sia legalmente valida;

3. se l' assicuratore precedente sia liberato mediante dichiarazione di rinunzia alla sua obbligazione, quanto sia necessario per evitare una doppia assicurazione, e l' assicuratore posteriore sia informato di ciò all' atto di conchiudere la posteriore assicurazione. All' assicuratore precedente spetta in questo caso il premio intero, benchè egli sia liberato dalla sua obbligazione [a].

1. L' assicurazione multipla è inammissibile, giusta l' Art. 792 ed in conformità alla natura del contratto di assicurazione, solo in quanto con ciò sia posta in essere un' assicurazione eccedente il vero valore dell' oggetto assicurato, e ne derivi quindi un arricchimento dell' assicurato. Così si spiegano i casi di assicurazione multipla valida enumerati nell' Art 793. Prescindendo dal caso del numero 2, in cui in

---

[a] *Art. 426 Cod. Comm. — Le cose assicurate per l' intiero valore non possono essere nuovamente assicurate per lo stesso tempo e per gli stessi rischi. Tuttavia la seconda assicurazione è valida: 1.° se è condizionata alla nullità delle precedenti assicurazioni o all' insolvenza totale o parziale del primo assicuratore; 2.° se dei diritti derivanti dalla prima assicurazione è fatta cessione al secondo assicuratore o rinuncia al primo.*

realtà non si ha alcuna assicurazione multipla di un solo e medesimo interesse, ma la seconda assicurazione è un'assicurazione della solvibilità dell'assicuratore, ovvero la posteriore è effettivamente la prima, non essendo valida la precedente, la legge dichiara valida la seconda assicurazione subordinatamente alla condizione che si rinunci ai diritti derivanti all'assicurato dal primo contratto di assicurazione od a favore del nuovo assicuratore per mezzo di una cessione od a favore del primo assicuratore. Il primo caso forma oggetto del n. 1, l'altro del n. 3. La Commissione d'Amburgo stabilì queste due possibilità, cessione ed unilaterale dichiarazione di rinuncia, perchè, come fu rilevato alla Conferenza, la prima via non è completamente sostituita dalla seconda, inquantochè essa apre all'assicurato la prospettiva di concludere l'assicurazione posteriore a condizioni migliori di quello che sia possibile colla seconda via (Prot. VII pag. 3043).

2. La forma passiva è stata scelta per indicare che, se anche in un'assicurazione per conto altrui si danno casi, in cui chi fa assicurare può rinunciare ai diritti derivanti all'assicurato dal primo contratto di assicurazione, non si può concedergli però senz'altro questa facoltà, se la prima assicurazione è stata conclusa per incarico dell'assicurato o fu già da questo approvata (Prot. VIII pag. 4259 e seg.).

3. La validità dell'assicurazione conclusa sotto la condizione, di cui al n. 2, non dipende dall'essere state infruttuosamente esperite le vie esecutive sui beni del primo assicuratore e dalla prova di questo fatto da parte dell'assicurato. Anzi spetta ai contraenti del nuovo contratto di assicurazione di stabilire in questo, subordinatamente a quali condizioni sia da ammettersi l'insolvibilità del primo assicuratore. In mancanza di queste è rimesso al giudice di decidere, in base a tutte le circostanze del caso concreto, se l'assicurato non potesse risarcirsi, rivolgendosi al precedente assicuratore, in causa dell'insolvibilità di questo (Prot. VII pag. 3043 e seg.; VIII pag. 4261 e seg.).

4. Giusta il numero terzo, la rinuncia, in virtù della quale acquista validità l'assicurazione posteriore, ha da riferirsi non a tutti i diritti, che derivano all'assicurato dalla precedente assicurazione, ma solo in quanto sia necessario, affinchè le due assicurazioni complessivamente non eccedano il valore assi-

curabile. Così p. es. l' assicurato può riservarsi i diritti ad indennità già fondati e liberare il precedente assicuratore dalle sue obbligazioni solo riguardo ai danni, che si verificassero in avvenire (Prot. VII pag. 3133 e seg.; VIII pag. 4260).

Art. 794.

Nel caso di doppia assicurazione, ha effetto legale non l' assicurazione presa per la prima, ma la posteriore, qualora l' assicurazione precedente sia stata presa per conto altrui senz' incarico, e la posteriore sia invece presa dall' assicurato stesso, in quanto in tale caso l' assicurato o non fosse ancora informato dell' assicurazione precedente all' atto della conclusione della posteriore, ovvero dichiari all' assicuratore, all' atto di concludere l' assicurazione posteriore, di respingere l' assicurazione precedente.

I diritti del precedente assicuratore riguardo ai premi si determinano in questi casi secondo le disposizioni degli Art. 900 e 901 [*a*].

1. La disposizione dell' articolo che, se un' assicurazione è conclusa per conto altrui senza incarico, l' assicurato stesso può concludere un contratto di assicurazione perfettamente valido, finchè nulla sappia di quell' assicurazione presa per lui, deriva dalla natura dei rapporti giuridici, che in questo caso si presentano. Dall' una parte infatti chiunque può assicurare un diritto, che gli compete, e dall' altra parte a nessuno può essere imposto un rapporto giuridico. Fu già sopra rilevato (all' Art. 786) che questo principio si applica anche all' assicurazione per conto altrui. Se però l' assicurazione presa da chi fece assicurare non riguarda anzitutto l' assicurato, è perfettamente valida l' assicurazione conclusa da questo stesso. In conseguenza di ciò, l' assicurato non può, in conformità all' Art. 792, decidersi in seguito per l' assicurazione contratta da chi fece l' assicurazione per lui, previa rinuncia all' assicurazione conclusa da lui stesso: quella infatti

---

[a] Manca una disposizione corrispondente.

dovrebbe dal punto di vista dell' assicurato riguardarsi come la posteriore.

La stessa norma doveva valere nel caso, in cui all' assicurato fosse nota la conclusione dell' assicurazione da parte di chi fece assicurare, ma da lui però essa non sia stata approvata. Quì però la legge, per rendere impossibile una condotta dolosa dell'assicurato, fa dipendere la conclusione valida di un' assicurazione posteriore da parte di questo da un rigetto esplicito e dichiarato al nuovo assicuratore della prima assicurazione. Il Codice non prescrive che il rigetto sia comunicato anche a chi fece assicurare, perchè in ciò, come fu rilevato alla Conferenza di Amburgo, si avrebbe un grande aggravio per l' assicurato, e non v'è d'uopo di tale comunicazione per evitare frodi. Quando il secondo assicuratore sa che l'interesse, che egli ha da assicurare, è già coperto da un' assicurazione anteriore, egli può in seguito col rendere nota la sorte della prima assicurazione ovviare a che l' assicurato possa essere risarcito due volte per un medesimo danno (Prot. VIII pag. 4282).

2. La disposizione dell' articolo non è applicabile al caso, in cui l' assicurato non sia informato della conclusione dell' assicurazione contratta dietro incarico di lui da un altro, perchè ciò che il mandatario fa dietro incarico del mandante deve riguardarsi come se fosse fatto dallo stesso mandante. Da un' applicazione della disposizione in esame potrebbero anche derivarne delle complicazioni pratiche di molto rilievo, p. es. qualora l'assicurato abbia conferito l' incarico di concludere l' assicurazione anche per dare a chi fece assicurare garanzia per anticipazioni fatte e simili. L'interesse dell'assicurato, che vuole prendere una nuova assicurazione, forse perchè non gli è ancora pervenuta notizia, se il suo incarico sia eseguito, e perchè ha il dubbio, se questo in generale sia tempestivamente eseguito, non ne soffre nocumento. A lui infatti non è con ciò preclusa la possibilità di prendere personalmente un'assicurazione, ma deve farlo sotto la condizione « se egli non sia già coperto », ovvero, se vuole conchiudere il contratto incondizionatamente, deve rinunciare all'assicurazione conclusa da quello che fece assicurare (Prot. VIII pag. 4579 e seg.).

3. La questione, come si presentino i rapporti fra chi fece assicurare e l' assicurato in seguito alla conclusione posteriore

di un' assicurazione da parte di quest' ultimo, va decisa secondo i principii generali di diritto. Danno norma naturalmente i rapporti speciali intercedenti fra le suindicate persone, ed in ispecial modo la circostanza, se fra le stesse sussistessero o meno rapporti di affari. Con ciò l' assicurato può anche essere tenuto a dare a chi fece assicurare notizia del rigetto dell' assicurazione conclusa da questo per lui, ed eventualmente a risarcire il danno, che deriva a chi fece assicurare in seguito all' inosservanza di questa norma.

Art. 795.

Se sono state concluse più assicurazioni contemporaneamente o successivamente, una posteriore rinuncia ai diritti sorti contro uno degli assicuratori non ha alcuna influenza sui diritti e sulle obbligazioni degli altri assicuratori [*a*].

Agli assicuratori non possono evidentemente essere imposti, per mezzo di un atto unilaterale dell' assicurato, oneri maggiori di quelli che essi abbiano assunto giusta i rapporti sussistenti al tempo della conclusione del contratto di assicurazione. Nel caso di conclusione contemporanea di più contratti di assicurazioni, non può quindi la percentuale, che ogni assicuratore ha assunto coll' apporre la firma per una somma (sia o meno stata necessaria una riduzione, a termini dell' art. 791) del danno futuro essere aumentata dall' assicurato col liberare uno o più assicuratori dalla loro obbligazione. Se, a modo di esempio, i quattro assicuratori A, B, C, D si sono assunti 40ₘm., 30ₘm., 20ₘm. e 10ₘm. marchi, in modo che abbiano da sopportare A il 40 0ₗ0, B il 30 0ₗ0, C il 20 0ₗ0 e D il 10 0ₗ0 del danno verificatosi, l' avere l' assicurato liberato il B dalla sua obbligazione non fa sì che ne siano aumentate le quote degli altri. Se quindi si verificasse in seguito un danno dell' importo di 10ₘm. marchi, A ne dovrebbe pagare 4ₘm, C. 2ₘm, e D mille, e per gli altri 3ₘm. marchi l'assicurato, sarebbe allo scoperto. Se più assicurazioni fossero prese successivamente, per esempio, in modo che A avesse assunto 80ₘm.

[*a*] Manca una disposizione corrispondente.

marchi, B 40[m. C 30[m, ed il valore assicurabile ascendesse a 100[m. marchi, in guisa che l'assicurazione assunta dal C fosse totalmente inefficace e quella assunta dal B fosse valida fino all'importo di 20[m, e quindi al 20 0[0 del danno da verificarsi, nessuna modificazione verrebbe a questo stato di cose dall' aver l' assicurato liberato posteriormente l' A dalla sua obbligazione. Nel caso di una perdita di 10[m. marchi, l' assicurato potrebbe quindi rivolgersi soltanto contro il B fino a concorrenza di 2[m. marchi. Naturalmente l' assicurato può prendere una nuova assicurazione in luogo di quella cui ha rinunciato.

Art. 796.

Se la somma assicurata non raggiunge il valore assicurabile, l' assicuratore, in caso di un danno parziale, risponde per l'ammontare di esso solo nella proporzione intercedente fra la somma assicurata ed il valore assicurabile [a].

Se l'oggetto dell'assicurazione è assicurato completamente, ma non per tutto il suo valore, ed anzi la somma assicurata resta al disotto del valore assicurabile, qualora si verifichi la perdita totale, l' assicuratore deve pagare l'intiera somma assicurata. Al contrario, nel caso di una perdita parziale, sorge la questione, se, in mancanza di una speciale convenzione al riguardo, l' assicuratore sia tenuto per il danno dell' assicurato fino a concorrenza dell' ammontare della somma assicurata senza aver riguardo alla proporzione, in cui la somma assicurata sta col valore dell'oggetto dell'assicurazione, ovvero s' egli debba rispondere per il danno solo in proporzione della somma assicurata rimpetto al valore dell' oggetto dell' assicurazione. La seconda alternativa è la sola esatta. Infatti, se la somma assicurata è inferiore al valore assicurabile, ciò significa che l'assicurato cerca nell'assicurazione una garanzia solo per una parte del rischio, e che l' altra parte egli intende di addossarla ad un altro assicuratore, ovvero di sopportarla egli

---

[a] *Art. 425 Cod. Comm. Se l' assicurazione contro i danni non copre che una parte del valore della cosa assicurata, l' assicurato sostiene una parte proporzionale dei danni e delle perdite.*

stesso, o, come si suol dire nella pratica degli affari, che egli vuole essere per quella parte assicuratore di sè stesso. Anche per la responsabilità dell'assicuratore non può quindi dar luogo ad alcuna differenza il fatto del verificarsi di una perdita totale o di un danno parziale. Il Codice di Commercio ha perciò, in conformità alle altre leggi più recenti in materia di assicurazioni (1), adottata questa seconda alternativa (Cfr. Prot. VII pag. 3000; VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* II pag. 472 e seg.). Se il valore assicurabile ammonta dunque a 10ₘ. marchi e la somma assicurata è di 5ₘ. marchi, cioè appunto il 50 0/0 del valore assicurabile, ed il danno verificatosi è di 5ₘ. marchi, l'assicuratore compensa 2500 marchi. Ciò vale anche per il caso di una polizza tassata, come è rilevato esplicitamente nelle Condizioni generali di assicurazione (2).

Art. 797.

Se per accordo delle parti il valore assicurabile è stabilito in una somma determinata (polizza tassata), la stima dà norma tra le parti per il valore assicurabile.

L' assicuratore è però autorizzato a chiedere una riduzione della stima, se prova che questa

---

(1) Vedi per il diritto francese RUBEN DE COUDER I pag. 514 e seg. n. 313; per il diritto inglese LOWNDES, *Insurance* § 51; Cfr. in generale VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* II pag. 480 e seg. Il Codice di Commercio olandese, il cui art. 253 al. 2 corrisponde completamente all'art. 796 del Codice germanico, concede al riguardo (nell'al. 3) espressamente ai contraenti il diritto del resto evidente di convenire che, malgrado il maggior valore dell'oggetto assicurato, il danno, che lo colpisce, sia da compensarsi fino a concorrenza dell'intiero importo della somma assicurata.

(2) Condizioni generali § 15: *Se la somma assicurata non raggiunge il valore assicurabile, ovvero se nel caso di una polizza tassata (vedi § 16) comprende solo una parte dell'ammontare della stima, l'assicuratore, in caso di un danno che si verifichi e che sia a carico di lui, risponde per l' ammontare di esso solo nella proporzione, che sta fra la somma assicurata ed il valore assicurabile o la stima indicata nella polizza.*

sia essenzialmente esagerata; se è stimato il guadagno immaginario, egli deve provare, in caso di impugnativa della stima, che questa abbia ecceduto il guadagno, che potevasi sperare, secondo i calcoli mercantili, al tempo della conclusione del contratto.

Una polizza colla clausola: « tassata provvisoriamente » è pareggiata ad una polizza non tassata (polizza aperta), finchè la stima non siasi mutata in definitiva.

Nel caso di assicurazione del nolo, la stima dà norma riguardo ad un danno da risarcirsi dall'assicuratore, solo quando ciò sia specialmente convenuto [a].

1. Il valore assicurabile deve per sè stesso essere stabilito con giudizio di perito. È ammessa però anche una convenzione delle parti sul punto, quale valore sia da attribuirsi all'oggetto dell'assicurazione (1) in caso di un sinistro, sotto forma di una cosidetta stima (*Taxe*). E tali convenzioni sono ammesse non solo riguardo al valore di cose corporee affidate al mare, (quindi della nave e del carico), sulle quali l'assicurato abbia un interesse nel caso concreto, ma bensì riguardo al valore dell'oggetto dell'assicurazione affatto in generale, e come tali sono da riguardarsi anche cose incorporee, come p. es. il nolo, i diritti di commissione e simili. Ciò risulta dal testo della

(1) Sarebbe stato più esatto il formulare l'al. 1 nel modo seguente: « Se per mezzo di convenzione delle parti è stabilito in una determinata somma (stima) il valore dell'oggetto assicurato (polizza tassata), la stima dà norma fra le parti per il valore assicurabile », imperocchè, giusta la definizione della legge, il valore assicurabile è l'intiero valore, cioè il valore dell'oggetto da stabilirsi per mezzo di stima di periti.

[a] Cfr. *Art. 435 Cod. Comm. Il risarcimento del danno dovuto dall'assicuratore si determina secondo il valore, che le cose assicurate avevano al tempo del sinistro. — Se all'assicurazione ha preceduto una stima accettata dall'assicuratore, questi non può impugnarla che per frode, simulazione o falsificazione, senza pregiudizio d'ogni altra azione, anche penale. — Se non vi ha stima accettata, il valore delle cose assicurate può essere stabilito con tutti i mezzi di prova ammessi dalla legge.*

legge, prescindendo dall' essersi manifestata chiaramente tale l'opinione della Commissione d'Amburgo (Prot. VII pag. 3061-3064). La legge dichiara lecite convenzioni circa la misura del valore assicurabile, e quale valore assicurabile essa designa l'intiero valore dell'oggetto assicurato (art. 790) senza distinguere fra cose corporee e non incorporee (1). La stima offre il vantaggio per l'assicurato di sollevarlo dalla prova del valore assicurabile. Quando si abbia una tale convenzione, è una *quaestio facti*. Naturalmente si presuppone un accordo sull'importanza e sull' obbligatorietà dell' indicazione del valore (Prot. VII pag. 3068).

2. La stima stabilita nel modo indicato, il valore convenzionale, sostituisce pienamente il vero valore assicurabile. Gli effetti della stessa sono però dichiarati limitati solo alle parti; cioè essa dà norma esclusivamente per l'assicuratore e l'assicurato. Essa quindi, p. es., per i rapporti fra quest' ultimo, ed un secondo assicuratore non vale per decidere la questione, se la prima assicurazione copra già tutto il valore dell' interesse assicurato, e la seconda assicurazione apparisca perciò come una doppia assicurazione illegittima, ovvero se quest'ultima assicurazione sia valida come relativa ad un valore rimasto scoperto colla prima assicurazione (Prot. VII Pag. 3135; Cfr. VOIGT, *Seeversicherungs-Recht* I Pag. 102-104, dove sono indicati anche altri casi).

3. Dalla natura del contratto di assicurazione ne deriva che l'assicuratore abbia facoltà di chiedere la riduzione della stima per essenziale esagerazione, cioè per il fatto che sia eccedente il reale valore dell' oggetto dell' assicurazione. Nel concetto dell' assicurazione si ha appunto che debba essere risarcito un danno. Quindi, se ed in quanto non sussista alcun danno, manca il più essenziale requisito del contratto di assicurazione. Ne deriva che i contraenti non possono concludere un contratto valido di assicurazione per una somma maggiore dell'ammontare del danno effettivo dell'assicurato, e che deve concedersi l'impugnativa di una convenzione di tale natura, conclusa malgrado di ciò, per semplice eccedenza della

(1) Una polizza tassata è formulata p. es. nel modo seguente: — Assicuriamo — 80 mila marchi sul corpo stimato 80 mila marchi della nave germanica denominata ecc.

stima convenzionale, quand' anche non vi sia nè dolo nè errore da parte dei contraenti. Come è inefficace un' assicurazione, in cui manchi per l' assicurato ogni interesse riguardo all'oggetto esposto ai rischi del mare, così devono riguardarsi come inefficaci anche le assicurazioni, in cui sussista parzialmente una tale mancanza, riguardo alla parte corrispondente. Senza questa disposizione, sarebbero legalmente possibili, per mezzo delle polizze tassate, le assicurazioni scommesse. La disposizione è tanto più necessaria, in quanto che la stima di consueto viene fatta, non dopo una previa visita ed esame dell'oggetto ed in circostanze tali che ambedue i contraenti possano farsi un giudizio sul vero valore della cosa, ma nel maggior numero dei casi gli assicuratori accettano ciecamente la dichiarazione di chi fa assicurare, che l' oggetto dell' assicurazione abbia questo o quel valore (1) (Prot VII pag. 3064-3068; cfr. VOIGT op. cit. I pag. 99 e seg).

Il principio che la riduzione non possa essere chiesta per ogni eccedenza, per quanto piccola, del vero valore è un'applicazione della massima fondata nella pratica del commercio: *minima non curat praetor.* Spetta però al giudice il decidere, sentito, ove d' uopo, il parere di periti, se l'eccedenza sia essenziale.

4. La legge concede all' assicuratore il diritto di pretendere la riduzione della stima per essenziale eccedenza, ma non il diritto di impugnare come troppo bassa la stima convenuta (2);

---

(1) Il diritto inglese ammette un' impugnativa della stima solo per *dolus* od errore (LOWNDES, *Insurance* § 48: Cfr. sopra la nota all'art. 790). La Cassazione francese ha deciso che, se una polizza tassata (Cfr. art. 332, 339, 358 *Code de Commerce*) contiene la clausola, che la compagnia possa in caso di perdita o d' avaria chiedere la prova del vero valore, l'assicurato non è con ciò obbligato a fornire la prova, ma solo l' assicuratore conserva il diritto di dimostrare che la stima è esagerata (Sentenza del 12 Giugno 1876 riferita anche dal DREYER, *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXIV pag. 584 e seg.).

(2) Il VOIGT (op. cit. pag. 105-111) si dilunga a dimostrare i danni, che derivano all' assicuratore dall' impossibilità di impugnare come troppo bassa la stima. Fra le altre cose egli rileva che l' assicuratore, nell' ipotesi di convenzione di una stima troppo bassa, nel caso proporzionalmente raro di una perdita totale, deve prestare solo un risarci-

e le Condizioni generali di assicurazione non contengono al riguardo alcuna norma diversa. Un rapporto di analogia non sussiste fra la prima facoltà e quella della seconda specie. Tale sarebbe il caso, se l' alinea secondo dell' art 797 fosse esclusivamente un' applicazione del principio generale, avere l'assicuratore facoltà di rimuovere una stima convenuta colla prova, che essa non corrisponde al vero valore dell' oggetto assicurato, e di sostituire alla stessa il vero valore assicurabile. Il Codice però non riconosce un tale principio generale; anzi la disposizione in esame dell' alinea secondo del nostro articolo è esclusivamente una conseguenza della regola, che è da considerarsi quale *ius cogens* e perciò non disapplicabile per mezzo dell'arbitrio privato, che la somma assicurata non può eccedere il valore assicurabile (Sentenza del Supremo Tribunale di Amburgo del 4 Luglio 1883, *Hanseatische Gerichtszeitung* del 1883 Pag. 190 e seg.; Sentenza del Tribunale dell' Impero del 24 Novembre 1883, *Hanseatische Gerichtszeitung* del 1884 pag. 40 e seg.; cfr. VOIGT. op. cit. I pagina 104 e seg.).

5. La riduzione della stima non ha alcuna influenza sulla proporzione fino allora sussistente fra la somma assicurata e la stima. Se quindi, p. es., nel caso di una stima di 5000 marchi la somma assicurata ammonta a 2000 marchi, cioè al 40 0[0, l' assicuratore, qualora operi la riduzione della stima a 2000 marchi, in caso di perdita totale, ha da pagarne 800. Il motivo va ricercato in ciò che la somma assicurata non solo esprime la somma massima, che l' assicuratore deve pagare, qualora si verifichi il danno, ma indica anche, col rapporto intercedente fra la stessa ed il valore assicurabile, la quota del danno, che l' assicuratore sopporta. Si ha quindi un' assicurazione parziale, non solo quando l' assicuratore abbia as-

mento parziale; di rincontro egli deve sopportare un danno parziale in misura maggiore che un danno totale, se questo si fosse verificato in modo che gli assicurati possano, per i casi di danno parziale, conseguire il completo risarcimento con risparmio di una parte del premio (se p. es. la nave, che è stimata 80 mila marchi, mentre il vero valore è di 60 mila marchi, soffre un danno di 6 mila marchi, l' assicuratore deve risarcire totalmente questi 6 mila marchi, mentre avrebbe da risarcirne solo la metà, come nel caso di perdita totale, se potesse impugnare la stima come troppo bassa). Cfr. in proposito il BRANDT pag. 14 e seg.

sunta una quota determinata del danno, ma, come si rileva dall' art. 796, parimenti quando la somma assunta dall' assicuratore non raggiunga il valore assicurabile e perciò neppure la stima. L' articolo citato dà questa disposizione in modo esplicito solo per il caso di un danno parziale verificatosi, ma esclusivamente perchè, nel caso di una perdita totale, in cui l'assicuratore deve, nell'ipotesi di un'assicurazione inferiore al valore assicurabile, pagare l'intiera somma assicurata, non ha alcuna importanza il constatare la percentuale intercedente fra questa ed il valore assicurabile.

A questo riguardo non dà luogo ad alcuna differenza neppure, se l'assicurazione inferiore al valore assicurabile sia da attribuirsi alla volontà di chi fa assicurare o dell' assicuratore, imperocchè naturalmente non si guarda, se il primo voglia prendere l'assicurazione solo per una quota del danno, o se sia quest'ultimo che voglia assicurare solo una quota del danno.

Tanto meno influisce, dacchè i motivi di un atto sono irrilevanti quando si tratta di giudicarlo legalmente, il considerare, su quali motivi determinanti sia fondata l'assicurazione stessa, se chi fece assicurare volesse risparmiare nel premio, ovvero avesse l' intenzione, nell' interesse della sua propria sicurezza, di prendere assicurazione ancora presso altre persone, ovvero se l'assicuratore non volesse correre un rischio sì grande, quale risultava dalla somma chiesta da chi fece assicurare, ovvero si rifiutasse di assumere l' intiera somma richiesta, avendo dei dubbi sull' esattezza della stima, ma non volesse trascendere fino a rigettarla. Quindi l' assicuratore, quand' anche avesse per quest' ultimo motivo firmata una somma inferiore alla stima, potrebbe posteriormente chiedere una riduzione di questa, e con ciò operare anche una riduzione nella somma assicurata da lui assuntasi. Il principio in esame è stato stringentemente motivato dal Voigt, *Neues Archiv für Handelsrecht* II pag. 472 e seg., confutando una sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 1° Settembre 1853 ed altra sentenza del Tribunale Supremo di Amburgo del 7 Novembre 1853. Ora è stato anche esplicitamente formulato nelle Condizioni generali di assicurazione (1).

---

(1) Condizioni generali § 16 al. 2: *L'assicuratore è però autorizzato a chiedere una riduzione della stima, qualora provi che questa sia esagerata*

6. Per l'assicurazione del profitto immaginario il progetto prussiano (art. 607) aveva stabilito un *maximum*, cioè il 10 0[0 d'aumento sul vero valore delle merci; così pure la corrispondente disposizione del progetto dei principii generali in materia di assicurazione marittima (§ 9) elaborato dal relatore della Conferenza di Amburgo e posto per base alle deliberazioni di quest'ultima: qui però fu permessa l'assicurazione di un importo maggiore, subordinatamente alla condizione della prova incombente all'assicurato che il maggior guadagno sarebbe stato conseguito (Prot. VII pag. 2987). La Commissione stessa rinunciò a stabilire un tale *maximum:* essa lasciò dall'una parte ai contraenti di convenire senza limiti sulla misura del guadagno da assicurarsi, d'altra parte però essa ammise, come riguardo agli altri oggetti d'assicurazione, l'impugnativa della stima per essenziale esagerazione: per decidere la questione, se la stima sia essenzialmente esagerata, essa non statuì però di aver riguardo al tempo dell'arrivo delle merci nel luogo di destinazione, e neppure alla circostanza se l'assicurato avrebbe fatto realmente il guadagno stimato, ma giustamente a quella se l'assicurato potesse, al tempo della conclusione dell'assicurazione, sperare o meno ragionevolmente il profitto stimato (Prot. VII pag. 3094-3098).

Circa quest'ultimo punto decidono naturalmente i periti. L'identica norma, come riguardo al profitto immaginario, vale nei casi di provvigione assicurata, come pure di altri profitti, che si sperano da oggetti che siano esposti ai rischi di mare. Così dispongono anche esplicitamente le Condizioni generali di assicurazioni (§ 16 al. 3).

7. Col principio: « finchè la stima non siasi mutata in definitiva », nell'al. 3 s'intende di dire che, se la polizza provvisoriamente tassata si muta in definitiva, ciò va riguardato come se dall' origine sia stata convenuta una polizza tassata (Prot. VII pag. 3070).

8. La disposizione dell'ultimo alinea dell'articolo fu motivata alla Conferenza di Amburgo nel modo seguente: Nelle polizze di assicurazioni sul nolo sono designate di regola

---

essenzialmente. La misura dell' obbligazione dell' assicuratore determinata dal rapporto fra la somma assicurata e la stima (Vedi § 15) resta inalterata nel caso di una riduzione della stima.

quale stima del nolo determinate somme, senza che i contraenti abbiano realmente l'intenzione di determinare con ciò l'ammontare del nolo, che dia norma in tutte le circostanze. Ciò avviene in parte forse solo perchè danno a ciò occasione i formulari di polizza, ed in parte allo scopo di determinare la somma, in base alla quale va calcolato il premio di assicurazione. Quindi la stima indicata nella polizza può essere considerata come il valore assicurabile convenuto solo quando sia indubbiamente stabilito che debba avere questo significato (Prot. VII pag. 3518). È questione d'interpretazione il decidere, se ciò debba ritenersi in un caso concreto. In ogni altro riguardo, che non sia relativamente all'obbligo d'indennità dell'assicuratore, come, per esempio, per il calcolo del premio, la stima dà sempre norma (Prot. VIII pag. 4268 e seg).

La disposizione dell'Art. 797, considerata da ultimo, è sostituita nelle Condizioni generali di assicurazione col seguente principio (§ 16 al. 15):

Nell' assicurazione del nolo la stima ha solo l' effetto di determinare i limiti dell' obbligazione dell'assicuratore (§ 15) (1). L'assicurato, malgrado l'avvenuta stima, deve in caso di un danno (§§ 110 e 137) giustificare la misura del nolo pattuito, ed eventualmente di quello d'uso. A che l'assicurato sia liberato da questa obbligazione, si richiede una convenzione speciale (§ 148) (2).

In appoggio di questo mutamento (così spiega il Voigt, nel commento al progetto di uno schema generale nuovamente riveduto di assicurazioni marittime di Amburgo pag. 12), si dice che, mentre non si scorge nessun motivo di disapplicare, nel caso di assicurazione del nolo, il divieto per la sopra assicurazione o per l'assicurazione scommessa, ovvero per togliere in via di eccezione all'assicuratore riguardo alla stessa il di-

(1) Deve cioè essere stabilito in base al rapporto fra la somma assicurata e la stima, se l'assicuratore voglia rispondere per tutto il danno o per quale parte dello stesso.

(2) L'assicuratore ha però il diritto, come è rilevato nel paragrafo da ultimo citato, di dimostrare l'inesattezza della stima.

ritto di impugnare una stima per inesattezza, gli elementi per il calcolo del danno sono dati quì in tutte le circostanze in misura quantitativamente determinata (1). Tenendo ciò fermo, si viene a scorgere che il principio in esame dell' art. 797 o è privo di significato (come potrebbe in realtà essere da ritenere), ovvero che nel caso di assicurazione del nolo esso lascia un libero campo alla sopra assicurazione derivante dall' arbitrio contrattuale. A mio avviso, questa censura non è fondata. L' al. 4 va completato cogli al. 1 e 2. L' assicuratore può quindi anche in questo caso impugnare la stima essenzialmente esagerata.

Art. 798.

Se in un contratto sono compresi in una sola somma assicurata più oggetti od una universalità di oggetti, ma per alcuni di essi sono convenute stime speciali, gli oggetti, che sono stimati particolarmente, si considerano anche come assicurati separatamente [a].

Se alcuno comprende in una sola somma assicurata una universalità di oggetti, per esempio le merci caricate, ovvero oggetti distinti, che non facciano parte di un' universalità, per esempio la nave ed il nolo, ma nello stesso tempo aggiunge quanto siano stimati, od abbiano ad aversi in conto nel definitivo aggiustamento dell'assicuratore e dell'assicurato, singoli oggetti, egli ripartisce nello stesso tempo la somma assicurata, e dà con ciò a divedere chiaramente che intende di ripartire anche l'assicurazione, e di riguardare anche come assicurati separatamente dagli altri gli oggetti particolarmente stimati. Con questa considerazione si giustifica, come fu rilevato alla Conferenza di Amburgo (Prot VII pag. 3072), il principio dell'articolo 798, il quale già prima fu riconosciuto come diritto vigente in generale, ed anche fuori della Germania, benchè nè le leggi nè le relative condizioni di assicurazione contenessero una

(1) Il nolo pattuito con contratto o quello d'uso (§ 20 al. 2 delle Condizioni generali).

[a] Il nostro Codice nulla dispone al riguardo.

tale disposizione (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 20 Marzo 1847, SEUFFERT, *Archiv* III n. 96 e gli scritti ivi citati; Prot. loc. cit.). Con questo principio sono rese indipendenti fra loro, riguardo alla loro sorte, le singole parti dell'oggetto di assicurazione. Ciò ha importanza specialmente:

1.° nel caso di abbandono. Se diversi oggetti sono assicurati insieme, senza che per i singoli oggetti sia convenuta una stima speciale, un abbandono è possibile solo riguardo a tutti gli oggetti insieme; se però ciascuno dei diversi oggetti è stimato particolarmente, l'assicurato può abbandonare un singolo oggetto od alcuni oggetti soltanto, senza essere costretto a fare l'abbandono degli altri;

2.° riguardo alla questione, se un danno debba essere risarcito dall'assicuratore, ovvero rientri ancora in quella percentuale, dal compensare la quale l'assicuratore è liberato in base alla legge (art. 849 Cod. Com.) od a speciali convenzioni (per es. colla clausola franco del 10 0[0 d'avaria). Se i diversi oggetti sono stimati separatamente, l'obbligo d'indennità dell'assicuratore si ha già quando il danno ecceda la percentuale di franchigia riguardo alla stima dell'oggetto danneggiato; se tale stima speciale non è convenuta, solo allorquando il danno ecceda la sopra accennata percentuale del valore assicurabile di tutti gli oggetti (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XXI pag. 173 e seg.);

3.° riguardo alla questione, se l'assicurato abbia trascurato l'obbligo di fare le dichiarazioni, ovvero le obbligazioni, che gli incombono, a termini del contratto di assicurazione, in seguito a che l'assicuratore sarebbe esente dall'obbligo del risarcimento. Se i singoli oggetti sono stimati separatamente, la contravvenzione ad un obbligo, che sia imputabile all'assicurato riguardo ad un oggetto, non pregiudica i suoi diritti ad indennità riguardo agli altri. Se però una stima speciale non è convenuta, l'inadempimento dell'obbligo riguardo ad un singolo oggetto produce la perdita del diritto d'indennità riguardo a tutti gli altri (Prot. VII pag. 3072 e seg. e la sentenza citata del Tribunale Supremo di Lubecca).

Art. 799.

Se le parti non hanno convenuto un' altra base per la valutazione, si considera quale valore assicurabile della nave il valore, che questa ha nel momento in cui il rischio comincia a correre per l' assicuratore.

Questa disposizione si applica anche quando il valore assicurabile della nave sia tassato [a].

1. Quale valore legale assicurabile della nave si riguarda il valore, che questa ha nel momento in cui il rischio comincia a correre per l' assicuratore. Questo è stato indicato dalla legge (Art. 827 Cod. Comm.) nel caso di assicurazione di un viaggio (che secondo il contratto cominci in un luogo determinato), cioè il momento iniziale dell' accettazione del carico o della zavorra, ovvero il momento della partenza della nave. Così pure nel caso di assicurazione a tempo il momento va stabilito, secondo la legge (Art. 834 Cod. Comm.), al principio (la mezzanotte) del giorno, dal quale è assunta l' assicurazione. In tutti gli altri casi (p. es. in quello in cui sia conclusa un'assicurazione da entrare subito in vigore sopra una nave, che giaccia temporaneamente inoperosa nel porto, o quello in cui sia assicurata una nave in corso di navigazione; Voigt, Op. cit. I pag. 119) va determinato il momento, in cui principia l'obbligazione dell'assicuratore, al quale riguardo, in mancanza di una diversa convenzione, in conformità all'Art. 834 ed al computo civile del tempo adottato in generale dal Codice, l' assunzione del rischio ha luogo col principio del giorno relativo.

2. Mentre, riguardo alle merci, il Codice (Art. 803) considera

---

[a] Cfr. Capitolato d' assicurazione marittima per corpo ed attrezzi, colonna ed armamento di bastimenti a vela ed a vapore sulla piazza di Genova (§ 16): La valutazione del corpo ed attrezzi di bastimenti a vela ed a vapore sarà concordata cogli assicuratori previa perizia: nell' assicurazione dei bastimenti a vela si dovrà sempre comprendere una somma a titolo di colonna, armamenti, provviste etc. indicata però distintamente dal valore della nave. — (§ 17) L' assicurato non potrà sotto alcun pretesto o denominazione farsi assicurare altre o maggiori somme sotto pena di vedersi ridotta d' altrettanto la somma assicurata in caso di sinistro od avaria.

quale valore assicurabile quello che queste hanno nel luogo e nel tempo del caricamento, esso non ha avuto riguardo per la determinazione del valore assicurabile di una nave ad alcun luogo determinato. Questa circostanza, come pure il fatto, posto in rilievo dal VOIGT (loc. cit. pag. 121), che anche nelle maggiori piazze marittime, non v'ha alcun prezzo di mercato per le navi, come invece v'è nelle piazze commerciali riguardo alle merci, conduce a ciò che non si deve tenere ulteriormente in conto, riguardo alla valutazione del valore, il luogo in cui la nave si trova al tempo del principio del rischio dell'assicurazione (Io mi ricredo quindi dall'opinione contraria sostenuta nella prima edizione vol. II pag. 220) (1). Il valore deve essere determinato per mezzo di periti (Circa il modo osservato d'ordinario per la valutazione vedi il VOIGT pag. 122 e seg.).

3. La disposizione dell'articolo non ha il carattere di norma imperativa. I contraenti possono quindi modificare la base per la valutazione indicata nella legge e stabilire altre basi. Essi possono far ciò, tanto se, verificandosi il caso, il valore della nave debba essere stabilito per mezzo di stima di periti, quanto se essi stessi stabiliscano in una somma determinata il valore dell'interesse assicurato. Se in quest'ultimo caso essi non hanno fatto alcun uso di tale facoltà, si considera anche la stima come stabilita sulla base legale della valutazione (Prot. VIII pag. 4265).

4. Il Codice, col consentire esplicitamente in questo articolo, come nell'Art. 803, di derogare alle sue disposizioni per mezzo delle convenzioni delle parti, non ha, come pensa il VOIGT (*Erlaüterungen zu dem Entwurf eines neu revidirten allgemeinen Plans Hamburgischer Seeversicherungen*, pag. 9), concesso di convenire ad arbitrio le basi per la valutazione di navi e merci, ed aperta con ciò in pratica libera via a soprassicurazioni e ad assicurazioni scommesse (2). Ciò è anzi escluso

(1) Anche l'opinione dell'ARNOULD I pag. 304, giusta la quale si considera come valore assicurabile della nave, *what she is worth to her owner at the port where the voyage commences*, io credo ora di dovere intenderla col VOIGT (pag. 122), riferendola al valore che la nave, la quale ivi si trova, ha per l'armatore nel suo stato attuale.

(2) Il VOIGT (*Seeversicherungs-Recht* I p. 123 e seg.) tiene ferma tuttora la sua opinione.

già in virtù del principio generale dell'Art. 782. È anzi stata concessa alle parti soltanto la possibilità di comprendere nella valutazione dell'interesse di proprietà un interesse, che è con questo strettamente connesso, ma che però non può essere assicurato separatamente, ovvero non suole esserlo. Specialmente è permesso, avuto riguardo a ciò, di convenire di prendere per base per la determinazione del valore un momento diverso da quello indicato negli indicati articoli (Spiegazione delle proposte di Stettino di modificazioni al progetto del Voigt di Condizioni generali di assicurazione per le società di assicurazione della Germania settentrionale pag. 2). Ciò è della massima importanza in certi casi. Così p. es. se il proprietario del carico vuole vendere, per mezzo di cessione della polizza di carico, il carico viaggiante, il cui prezzo dopo il caricamento sia cresciuto, in conformità a questo prezzo. Se il contratto di vendita deve essere concluso nel senso che il rischio della merce passi subito nel compratore, ciò si otterrà solo quando il venditore abbia nelle mani una polizza corrispondente al maggior valore e portante quindi una somma maggiore di quella rappresentata dal valore al tempo del caricamento. E solo subordinatamente alla stessa condizione il guadagno già fatto colla vendita resterà assicurato al venditore, qualora la vendita sia conclusa sotto la condizione del salvo arrivo. Il proprietario del carico non si può garantire per un tale caso coll'assicurazione del profitto immaginario, perchè l'aumento di prezzo del carico viaggiante non si deve riguardare come un profitto risultante dal trasporto. La stessa cosa è a dirsi per il caso, in cui alcuno abbia acquistato in una località una quantità di mobili per proprio uso per farli trasportare allo scopo di servirsene in un altro luogo, dove essi hanno un valore molto più elevato, e possono essere acquistati solo per un prezzo molto maggiore. Allora l'interesse del proprietario non consiste nel prezzo d'acquisto e nel valore del carico nel luogo e nel tempo del caricamento, ma bensì nel valore dello stesso nel luogo di destinazione. La differenza non può però essere riguardata come guadagno, perchè non si tratta di vendere il carico (Cfr. Prot. VII pag. 3030 e seg.).

5. La disposizione dell'articolo ha importanza per la polizza tassata solo quando la polizza sia stata impugnata, e sia da decidersi, se essa superi o no sensibilmente il più alto prezzo di stima ammissibile (Prot. VII pag. 3022).

6. Nel valore della nave va naturalmente compreso quello degli accessori di essa (V. Art. 443), come è rilevato esplicitamente nelle Condizioni generali di assicurazione (§ 18).

Art. 800.

Le spese d'armamento, i salari e le spese di assicurazione possono essere assicurate insieme alla nave o separatamente, in quanto non siano già assicurate coll'assicurazione del nolo lordo. Esse si considerano assicurate colla nave solo quando ciò sia convenuto [*a*].

1. Il principio del Codice di dichiarare permessa un'assicurazione delle spese di armamento, dei salari e delle spese di assicurazione insieme alla nave od anche separatamente, solo in quanto non siano già coperte dall'assicurazione del nolo lordo, deriva dal principio dell'inammissibilità di una doppia assicurazione (Prot. VII pag. 3026). Le spese di armamento e le altre spese di navigazione costituiscono infatti un mezzo necessario per guadagnare il nolo in generale, e quindi, nel caso di assicurazione del nolo lordo, sono in questo comprese (*Entsch. des R. O. H. G.* VIII pag 68). La legge però non dichiara in modo assoluto illecita l'assicurazione di quelli oggetti, quando sia stata fatta l'assicurazione del nolo lordo, ma solo in quanto siano con questa assicurati simultaneamente anche gli oggetti di cui si tratta, sicchè in date circostanze è concepibile un'assicurazione valida di quelli oggetti allato ad un'assicurazione del nolo lordo. Se così non fosse, non sarebbe dato, come fu rilevato alla Conferenza di Amburgo (Prot. VIII pag. 4269 e seg.), di premunirsi contro i rischi del mare in tutta la loro estensione. Così l'assicurazione delle spese d'armamento presa dopo l'assicurazione del nolo lordo sarebbe pienamente valida, se gli oggetti dell'armamento fossero andati perduti ancora nel porto di partenza, perchè l'armatore non può rivalersene nel nolo. Così pure il nolo lordo e le spese d'armamento possono essere coassicurate, se la nave è armata in precedenza non solo per il viaggio presente, ma insieme per più viaggi (*Entsch. des R. O. H. G.* VIII pag. 68).

[*a*] V. *Art. 606 Cod. Comm.* sopra riferito. V. anche il Capitolato § 16.

2. L'assicurazione dei salari, non soltanto delle anticipazioni sui salari, da parte dell' armatore è ammessa, perchè questi, nel caso di perdita della nave, è tenuto personalmente per i crediti dell' equipaggio per salari, per i quali egli, se il viaggio si compie felicemente, riceve il compenso nel nolo (Cfr. Prot. VII pag. 3037).

Art. 801.

Il nolo può essere assicurato fino al suo ammontare lordo, in quanto esso non sia già assicurato coll'assicurazione delle spese di armamento, dei salari e delle spese di assicurazione.

Quale valore assicurabile del nolo si considera l'ammontare del nolo pattuito nei contratti di noleggio, e se un nolo determinato non è pattuito, ovvero in quanto siano trasportate merci per conto dell'armatore, l'ammontare del nolo d'uso (Art. 620) [a].

1. La ragione, per cui il Codice ammette l' assicurazione non solo del nolo netto, ma bensì del nolo lordo, benchè in questo siano contenute spese, che avrebbero dovuto essere fatte quand'anche l'impresa avesse avuto il suo corso felice, sta in ciò che, se questa fosse riuscita felicemente, l'assicurato avrebbe conseguito col nolo lordo il compenso per le sue spese (Prot. VII pag. 3026).

2. Anche questo articolo, come il precedente (ed appunto per lo stesso motivo come questo), vieta l' assicurazione del nolo lordo solo in quanto esso sia già assicurato coll' assicurazione delle spese di armamento, ecc., e non in generale allato ad un' assicurazione di quest'ultima specie. Così l' assicurazione del nolo lordo potrebbe essere validamente fatta valere dall'assicurato, malgrado la precedente assicurazione delle spese d'armamento, se in prossimità del porto di destinazione immediatamente prima del compimento del viaggio, dopo che l' armamento era stato quasi totalmente consumato col viaggio, le merci fossero andate perdute in seguito ad un

---

[a] Il nostro diritto tace in proposito.

sinistro. L'assicuratore non potrebbe in un tal caso limitarsi a compensare il nolo netto col riferirsi alla precedente assicurazione delle spese di armamento. Coll'assicurazione di queste non è infatti coperto il rischio in esame (Prot. VIII pag. 4296 e seg.).

Le Condizioni generali di assicurazione (§ 20) aggiungono anche l'alinea seguente:

Quelle parti del nolo, che il noleggiatore deve anticipare, a termini del contratto di noleggio, senza che si faccia luogo ad un obbligo di restituzione del noleggiante nel caso in cui nessun nolo avesse ad essere guadagnato, non vanno computate nel valore assicurabile del nolo.

Con ciò è stato escluso l'errore che per la quota, fino a concorrenza della quale l'assicuratore del nolo è tenuto, sia da prendersi per base sempre tutto il nolo, senza deduzione di un'anticipazione di nolo, che non sia da restituirsi (Voigt, loc. cit. I pag. 126).

Art. 802.

Qualora, nel caso di assicurazione del nolo, non sia determinato, se questo sia assicurato totalmente o se solo una parte dello stesso sia assicurata, si ha per assicurato tutto il nolo.

Qualora non sia determinato, se sia assicurato il nolo lordo od il netto, si ha per assicurato il nolo lordo.

Qualora in una sola somma assicurata siano assicurati il nolo del viaggio di andata e quello del viaggio di ritorno, e non sia determinato quale parte della somma assicurata si riferisca al nolo del viaggio di andata e quale parte al nolo del viaggio di ritorno, si computa la metà di essa per il nolo del viaggio di andata e l'altra metà per il nolo del viaggio di ritorno. [a].

---

[h] Manca una disposizione corrispondente.

1. La disposizione dell'alinea primo è di importanza per decidere la questione, quale nolo debba riguardarsi come assicurato, quando si tratti di un viaggio, che consti di più parti, quando siano scaricate merci e sostituite con altre ed in casi simili (Prot. VIII pag. 4283).

2. Nell'alinea terzo si contempla il caso, in cui il viaggio di andata e quello di ritorno siano viaggi distinti, ma però i noli di ambedue i viaggi siano stati assicurati con un unico contratto di assicurazione per una somma unica e compiessiva. A questo riguardo il Codice decide, in mancanza di una convenzione dei contraenti a ciò relativa, la questione, quale somma l'assicuratore abbia voluto assumersi per il viaggio di andata e quale per il viaggio di ritorno. Al contrario l'altra questione, quale importo del nolo costituisca l'oggetto d'assicurazione del viaggio di andata e del viaggio di ritorno, va decisa secondo il contenuto del contratto di noleggio.

La disposizione non si riferisce al caso, in cui l'assicurazione sia presa per il nolo di un viaggio, che consti di andata e di ritorno, e per il quale sia pattuito solo un nolo complessivo. In questo caso il nolo non si scompone in due parti, in un oggetto d'assicurazione per l'andata e per il ritorno, perchè il nolo non apparisce guadagnato prima che tutto il viaggio sia compiuto e la nave abbia fatto ritorno. Anzi in ogni caso di sinistro, siasi questo verificato nell'andata o nel ritorno, corre sempre pericolo di perdita l'intiero nolo. Se però il viaggio di andata è felicemente compiuto, ovvero se in questo o nel viaggio di ritorno sono state salvate delle merci, e va pagato il nolo proporzionale alla distanza, devesi indagare in quale misura in seguito a ciò siasi verificata, non una perdita totale del nolo intiero, che apparisce quale oggetto di assicurazione in un importo complessivo, ma soltanto un danno parziale (Prot. VII pag. 3079, 3081-3083; Cfr. Reatz nel Manuale dell'Endemann IV pag. 419 e seg.).

Secondo il Voigt (loc. cit. pag. 127), la disposizione trova appunto applicazione, quando per il viaggio di andata e di ritorno sia stabilito un nolo complessivo, come era il caso giusta la corrispondente disposizione del progetto prussiano (Art. 610 al. 2), il quale a sua volta si accostava al § 20 del progetto generale di assicurazioni marittime per Amburgo (Vedi Motivi sul progetto prussiano pag. 333). Ma, avuto riguardo al muta-

mento, che questa disposizione ha subito da parte della Commissione d'Amburgo, non si può ritenere esatta questa teoria, la quale è però condivisa dalle Condizioni generali di assicurazione, che, mantenendo nel resto il testo della disposizione, ristabiliscono la ripartizione dello schema generale; ed imputano un terzo della somma assicurata al nolo del viaggio di andata e due terzi al nolo del viaggio di ritorno (§ 21 al. 4).

3. Le Condizioni generali di assicurazione (§ 21 al. 3), per evitare calcoli complicati e dimostrazioni delle spese già avute e di quelle, che ancora avrebbero da incontrarsi nel caso di compimento del viaggio, hanno, in conformità alla pratica di Amburgo in materia di assicurazione, data la seguente disposizione:

Qualora sia convenuto di assicurare il nolo netto, si considerano come tale, in mancanza di diversa convenzione, due terzi del nolo lordo.

Art. 803.

Si considera come valore assicurabile delle merci, se le parti non hanno convenuta una base diversa per la valutazione, quel valore, che le merci hanno nel luogo e nel tempo del caricamento, coll'aggiunta di tutte le spese fino a bordo, comprese le spese di assicurazione.

Il nolo, come pure le spese durante il viaggio e nel luogo di destinazione, sono aggiunti solo quando ciò sia convenuto.

Le disposizioni di questo articolo si applicano anche quando il valore assicurabile delle merci sia tassato [*a*].

---

[a] *Art. 612 Cod. Comm. Le cose caricate possono essere caricate o per il prezzo d'acquisto coll'aggiunta delle spese di caricamento e del nolo, o per il prezzo corrente nel luogo di destinazione al loro arrivo senza avarie. La valutazione data nel contratto alle cose assicurate senz'altra spiegazione può riferirsi ad entrambi questi casi e non si fa luogo all'applicazione dell'Art. 428, se non quando essa supera il maggiore dei prezzi suddetti. Tale valutazione s'intende sempre data sulla dichiarazione dell'assicurato, se non fu preceduta da stima accettata dall'assicurato, ed è perciò soggetta alla regola stabilita nel secondo capoverso dell'Art. 485* (sovra riferito). —

1. Le basi per la valutazione del valore assicurabile delle merci possono primieramente essere convenute dalle parti nello stesso modo, come relativamente alle navi (Cfr. all'Art. 799). Solo se le parti non hanno fatto alcun uso del diritto loro concesso, si applicano le disposizioni del Codice. Questo, in conformità alle altre legislazioni (1), ha designato come base il valore del carico nel luogo ed al tempo del caricamento. Il principale motivo di ciò va ricercato nell'esempio delle altre legislazioni. Inoltre si fece rilevare alla Conferenza di Amburgo: La constatazione del valore del carico nel luogo di destinazione, cui si potrebbe aver pure riguardo, darebbe luogo in molti casi a

---

(1) *Code de Commerce* francese, Art. 339: *Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres: à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord.* Conformemente dispone il *Code de Commerce* belga (II Art. 171 e 187 al. 1), il quale alle ultime parole del passo sovra citato aggiunge anche: *la prime d'assurance et les frais accessoires.* Il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 855) designa come valore delle merci quello del porto di partenza; il Codice di Commercio olandese (Art. 612) ammette l'assicurazione di tutto il valore delle merci con tutte le spese fino a bordo, compresi i premi d'assicurazione. Secondo il diritto inglese, è il valore assicurabile delle merci *when not fixed by the policy, the amount of the prime cost, together with the charges of shipping them on board, stamp duty and broker's commission for effecting the policy, the whole covered with the premium and insurance on the premium* (ARNOULD I pag. 304 e seg.).

L'*Art. 613* successivo contempla il caso che il prezzo delle cose assicurate sia dedotto nel contratto in moneta straniera, e dispone che siano valutate in moneta dello Stato secondo il corso al tempo delle sottoscrizioni delle polizze, se non v' è convenzione contraria. — Cfr. Art. 12 della polizza italiana sopra merci: « Dovendo sempre ritenersi che i rischi garantiti dalle presenti polizze devono essere precisamente quelli ai quali l' assicurato trovasi realmente esposto, viene stabilito che il valore della merce assicurata, anche se questo fosse indicato colla clausola *valga o non* non deve in nessun caso essere superiore al prezzo nel luogo ed all' epoca della caricazione, comprese tutte le spese sino a bordo, premi di sicurtà ed eventuale anticipazione di nolo, più il 10 0[0 a titolo di utile sperabile dalla merce assicurata. Il premio sarà però sempre dovuto sul valore dichiarato dall' assicurato. — In caso di sinistro l' assicuratore potrà sempre domandare la presentazione delle fatture originali per la prova del valore della mercanzia assicurata. Ogni qualità distinta di merce, che avrà un valore separato, sarà considerata come una separata assicurazione ».

grandi difficoltà, p. es. se il valore delle merci relative soggiace in quest'ultimo luogo a molteplici oscillazioni, sicchè, per trovare il valore da prendere per base, si dovrebbe stabilire, quando il carico colpito dal sinistro sarebbe pervenuto nel luogo di destinazione, se il corso del viaggio fosse stato felice. Parimente la constatazione del valore sarebbe molto difficile, se sempre dovesse essere decisivo il momento, da cui l'assicuratore ha da sopportare il rischio della cosa assicurata. Se il caricamento ha avuto luogo in un porto lontano ed in un luogo diverso da quello in cui è stata conclusa l'assicurazione, ed il momento del principio del rischio dell'assicuratore è realmente un momento diverso da quello del caricamento, si riesce solo assai di rado a stabilire il valore assicurabile, specialmente se il prezzo di una tale merce è stato soggetto a replicate oscillazioni. Fatte poche eccezioni, il rischio dell'assicuratore comincia col momento suindicato. Così pure sorgerebbero difficoltà, se dovesse dar norma la conclusione dell'assicurazione, così p. es. nel caso che le merci fossero state danneggiate dopo questo momento, ma prima del principio del rischio dell'assicuratore. Oltre a ciò il Codice ha, seguendo del pari l'esempio delle altre legislazioni, concesso il computo delle spese fino a bordo, perchè il risarcimento di queste, benchè esse debbano essere pagate anche nel caso che l'impresa proceda felicemente, di regola avviene col maggior valore del carico nel luogo di destinazione, e quindi vanno perdute solo nel caso che il carico non arrivi nel luogo di destinazione (Prot. VII pag. 3027-3030).

2. La portata di queste disposizioni per la polizza tassata è la stessa come riguardo all'assicurazione del corpo della nave (Vedi pag. 84).

Le Condizioni generali (§ 22) concordano pienamente coll'Art. 803; parimenti le Condizioni rivedute di Brema (§ 27 al. 1) dispongono:

Quale valore assicurabile di merci — salvo che esso non sia stabilito per mezzo di convenzione (tassato) — si considera l'importo d'acquisto, comprese tutte le spese fino a bordo ed il premio di assicurazione, e devesi come tale giustificare nel caso di danni.

3. Per ispese di assicurazione devesi intendere non solo il premio di assicurazione, ma tutte le spese necessarie per la conclusione dell'assicurazione, perciò oltre il premio, compreso il premio del premio, specialmente la senseria del mediatore, i bolli di polizza e le altre spese accessorie (Voigt loc. cit. pag. 148 e seg., il quale quì tratta anche della constatazione de! premio del premio).

4. Il nolo, di cui è fatta menzione nell'alinea secondo, può essere assicurato dall'assicurato per le merci, avuto riguardo alla circostanza che è possibile il nolo sia, a termini del contratto, da pagarsi incondizionatamente (anche per merci perdute) e non sia assicurato il profitto immaginario; che di regola per le merci avariate va pagato il nolo intero, e che l'assicurato non riceve per ciò alcun compenso dall'indennità, che gli viene corrisposta per l'avaria dall'assicuratore delle merci, mentre però solo nel valore di merci non avariate nel luogo di destinazione è contenuto anche l'equivalente per il nolo.

Parimente possono essere da pagare nel luogo di destinazione per merci avariate diritti di dogana ed altre spese, nello stesso modo come per merci in istato perfetto, con che si spiega che siano suscettibili di assicurazione. Anche durante il viaggio possono verificarsi tasse (nella Conferenza d'Amburgo si accennò alla precedente tassa del Sund), per le quali, nel caso di perdita totale, può non toccare alcun equivalente all'assicurato per il carico (Cfr. Prot. VII pag. 3035 e seg.; Voigt pag. 149 e seg.). Il fatto che queste spese non sono computate nel valore assicurabile delle merci senza una speciale convenzione si spiega con ciò che esse d'ordinario sono coperte con una speciale convenzione (Cfr. Prot. VII pagine 3027-3030). Il Voigt rileva del resto che l'interesse, di cui quì si tratta, nulla ha a che fare col valore assicurabile delle merci, e non approva l'adozione dell'alinea secondo.

Art. 804.

Se le spese d'armamento ed i salari sono assicurati, sia separatamente, sia coll'assicurazione del nolo lordo, ovvero se nell'assicurazione di merci sono assicurati il nolo e le spese durante

il viaggio e nel luogo di destinazione, l'assicuratore non presta alcun risarcimento per quella parte delle stesse, che è risparmiata in seguito ad un sinistro.

Riguardo alla seconda parte, che si riferisce all'ipotesi contemplata nell'alinea secondo dell'Art. 803, il § 23 delle Condizioni generali contiene ancora in fine, conformemente allo schema generale riveduto per le assicurazioni di Amburgo (§ 12) (1), la disposizione:

Però in tal caso il premio per quell'importo, che fu risparmiato in ispese, va ridotto alla metà.

Art. 805.

Nell'assicurazione di merci, anche se il valore assicurabile delle merci è tassato, il profitto immaginario o la provvigione si considera compreso nell'assicurazione, solo in quanto ciò sia stabilito nel contratto [a].

Se, nel caso che il profitto immaginario sia compreso nell'assicurazione, il valore assicurabile è tassato, ma non è determinato, quale parte della stima si riferisca al profitto immaginario, si ritiene che il dieci per cento della stima appartenga al profitto immaginario. Se, nel caso che il profitto immaginario sia compreso nell'assicurazione, non è tassato il valore assicurabile, si considera come assicurato quale profitto immaginario il dieci per cento del valore assicurabile delle merci (art. 803).

---

(1) *Nel caso che le merci non abbiano toccato il luogo di loro destinazione, questa maggiore assicurazione va annullata, ritenendo metà del premio.*

---

[a] Cfr. *Art. 447 Cod. Comm. L'assicurazione delle cose trasportate può avere per oggetto il valore di esse colle spese occorrenti sino al luogo di destinazione ed il profitto sperato per il maggior prezzo, che avranno nel luogo stesso. — Se il profitto sperato non è distintamente valutato nella polizza, non è compreso nell'assicurazione.* Vedi anche l'Art. 12 delle polizze sopra merci menzionato nella nota precedente.

Le disposizioni dell' alinea secondo si applicano anche nel caso che la provvigione sia assicurata insieme, in modo però che al dieci per cento sia sostituito il due per cento.

1. Le disposizioni relative alla provvigione sono provenute dal fatto che il commissionario si trova spesso nell'occasione di assicurare per il committente le merci e per sè la commissione di vendita. Egli in tal caso fa assicurare per conto di chi spetta. Invero non è corretto a tale riguardo che il commissionario faccia assicurare la provvigione cumulativamente alle merci per conto altrui, benchè egli prenda l'assicurazione per conto altrui solo riguardo alle merci, ma riguardo alla provvigione la prenda per conto proprio (Prot. VIII pag. 4273-4275).

2. Alle parole dell' alinea secondo dell' articolo « che il dieci per cento della stima appartiene al profitto immaginario » le Condizioni generali (§ 24 al 2) sostituiscono: « che il dieci per cento del valore assicurabile delle merci è assicurato quale profitto immaginario », perchè, secondo il testo dell'alinea secondo dell'Art. 805, è prescritta una misura diversa di valutazione per il profitto immaginario (nella polizza tassata il dieci per cento della stima di tutto il valore assicurabile, cioè delle merci compreso il profitto immaginario; nella polizza aperta il dieci per cento del valore assicurabile delle merci). Ciò difficilmente è stato nelle intenzioni anche della Commissione di diritto commerciale, osserva il Voigt (loc. cit. pag. 153), e solo non si è riflettuto che il dieci per cento di una determinata somma non formano anche il dieci per cento di nove decimi della somma medesima.

3. La disposizione che nella polizza aperta, nel caso che l'assicurazione comprenda anche il profitto immaginario, viene calcolato come tale il dieci per cento del valore assicurabile delle merci, si applica anche nel caso di un danno parziale, se, all'atto della definitiva liquidazione fra assicuratore ed assicurato, si rileva che la somma assicurata non raggiunge tutto il valore del carico ed il profitto del dieci per cento, e l' assicurato apparisce perciò in parte come assicuratore di sè stesso. Non compete quindi all' assicurato il diritto di rinunciare contro la volontà dell' assicuratore all' assicurazione del

profitto immaginario, in quanto questa gli fosse pregiudizievole (Prot. VII pag. 3099).

4. Le Condizioni rivedute di Brema dispongono (§ 27 al 2):

Se il profitto immaginario è assicurato insieme, ciò può farsi coll' aggiungere « compreso il profitto immaginario » fino al dieci per cento del valore assicurabile stabilito come sopra (1). *Se però l' assicurato vuole, nel caso di una assicurazione provvisoria assicurare un maggiore profitto immaginario, deve essere espressa la percentuale.*

Laddove l' assicurazione è fatta in base alle Condizioni generali, si esprime coll' annotazione « qualunque esso sia, per quanto elevato esso sia » la convenzione che il profitto immaginario abbia ad essere assicurato per tutto il suo valore, anche oltre il dieci per cento (Vedi Voigt loc. cit. pag. 153 e seg.).

Art. 806.

Se è assicurato separatamente il profitto immaginario o la provvigione, ma però non è tassato il valore assicurabile, si ritiene in caso di dubbio che la somma assicurata debba valere nello stesso tempo come stima del valore assicurabile.

Le Condizioni generali (§ 25) riproducono il testo di questo articolo. Le Condizioni di Brema contengono le seguenti disposizioni:

§ 29. *Il profitto immaginario può essere assicurato e tassato anche separatamente dalle merci: l'assicurato deve indicare però sopra quali merci sia contemplato in ispecial modo il profitto sperato, e se, dove e come esse siano assicurate altrove da lui o per suo conto; in caso contrario le merci*

---

(1) Nell' alinea primo dello stesso paragrafo: Vedi all' Art. 799.

si hanno per assicurate franche da avaria all'infuori del caso di investimento.

§ 30. *Così pure un diritto di commissione da guadagnare può essere assicurato secondo una stima fissa, come anche secondo una determinata percentuale del ricavo di vendita, al quale riguardo è richiesta solo la speciale indicazione delle merci, sulle quali deve essere guadagnata la commissione, ma non l'indicazione dell'assicurazione di queste merci.*

Una senseria da guadagnare può essere assicurata nello stesso modo.

Art. 807.

Le somme date a cambio marittimo possono essere assicurate per il creditore, compreso il premio marittimo.

Se nell'assicurazione di somme date a cambio marittimo non è indicato, quali oggetti siano vincolati, si ritiene che le somme stesse siano garantite sopra la nave, il nolo ed il carico. Se in realtà non tutti questi oggetti sono vincolati, solo l'assicuratore può riferirsi alla precedente disposizione [a].

1. Il capitale del cambio marittimo ed il premio possono essere assicurati in una somma unica (Prot. VIII pag. 4276). Il premio di assicurazione (come si rileva dalla menzione fatta nell'articolo solo del premio di cambio marittimo allato alle somme date a cambio marittimo) non può essere assicurato, perchè chi presta a cambio marittimo trova nel premio del cambio marittimo l'equivalente per l'assunzione del rischio. Le Condizioni generali (§ 26 al. 1) e quelle rivedute di Brema (§ 50 ult. al.) vietano per l'appunto di assicurare insieme il premio di assicurazione.

2. La presunzione stabilita nell'alinea secondo è una *prae-*

---

[a] Non abbiamo alcuna disposizione speciale in proposito.

sumptio iuris et iure, ma soltanto a favore dell' assicuratore. Se perciò p. es. la nave sola è stata vincolata, l' assicuratore è tenuto solo come se il nolo ed il carico fossero stati vincolati insieme, cioè solo alloraquando ed in quanto l'assicurato non avrebbe potuto essere soddisfatto neppure col nolo e col carico, e l'assicurato deve dimostrare che non avrebbe ricevuto alcun soddisfacimento ovvero avrebbe sofferta una determinata perdita (1). Se di rincontro va perduto od è avariato il carico non vincolato, ma la nave vincolata da sola non è colpita da alcun sinistro, l' assicuratore è libero da ogni responsabilità. Del resto per ovviare alle conseguenze pregiudizievoli dell'alinea secondo non è necessario che la polizza contenga un'indicazione degli oggetti vincolati; anzi basterebbe che all'atto della conclusione dell'assicurazione chi fece assicurare abbia fatta all' assicuratore una partecipazione al riguardo. Toccherebbe però all' assicurato la prova di questo fatto (V. Voigt loc. cit. pag. 159).

3. Se nel caso dell' alinea secondo non esistono tutti gli oggetti quì indicati, se p. es. non esistono il carico ed il nolo, perchè la nave viaggia in zavorra, l'assicurazione è inefficace per l' assicuratore. Infatti, avuto riguardo alla disposizione dell'alinea in esame, il fatto del navigare la nave in zavorra è di tale importanza che l' assicurato si rende colpevole di inadempimento all'obbligo di dichiarazione, qualora ometta di informare di questa circostanza l' assicuratore nel momento della conclusione del contratto (Prot. VIII pag. 4277). Così dispone infatti, in conformità al § 50 al. 1 delle Condizioni di Brema, il § 41 delle Condizioni generali:

Se nell'assicurazione di un cambio marittimo non è dichiarato che questo non è stato dato sopra una nave in zavorra — l' assicurazione è inefficace per l'assicuratore ed il premio è perduto.

---

(1) Le Condizioni generali (§ 26 al. 2) dispongono al riguardo in modo più preciso. La seconda parte dell'alinea secondo è in queste del seguente tenore: *Se in realtà non tutti questi oggetti sono stati vincolati, si fa luogo ad un diritto a risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore solo in quanto anche gli oggetti non vincolati insieme sarebbero stati insufficienti a coprire il credito a cambio marittimo. La prova di questa circostanza incombe all'assicurato (Vedi del resto il § 41).*

Art. 808.

Se l'assicuratore ha adempiuto alle sue obbligazioni, egli subentra, in quanto abbia risarcito un danno, del quale l'assicurato è autorizzato a pretendere la rifusione da un terzo, nei diritti dell' assicurato contro il terzo, salve però le disposizioni del secondo alinea dell' Art. 778 e del secondo alinea dell' Art. 781.

L'assicurato è obbligato a rilasciare all'assicuratore, se questi lo richiede, a spese di lui un documento autentico di riconoscimento del subingresso nei diritti contro il terzo.

L'assicurato è responsabile per ogni atto, con cui pregiudichi quei diritti [a].

1. Il primo alinea si riferisce solo al caso che l'assicuratore abbia pienamente adempiuto alle sue obbligazioni. L' espressione « in quanto » non si riferisce al caso di un parziale adempimento alle obbligazioni dell' assicuratore, ma al caso dell'obbligo dell'assicuratore di risarcire parzialmente il danno verificatosi, al caso quindi in cui la somma assicurata non equivalga al valore dell'oggetto assicurato. Allora l' assicuratore può pretendere una cessione dei diritti dell' assicurato solo in quanto egli sia tenuto al risarcimento del danno reale (Prot. VII pag. 3103; Cfr. Sentenza del Supremo Tribunale di Commercio dell' Impero del 27 Giugno 1872, *Hamburg. Handelsgerichts-Zeitung* del 1872 pag. 286).

2. La riserva fatta nell'alinea primo a favore dei creditori della nave e dei creditori del carico, col rinvio agli art. 778 e 781, è fondata nella natura della cosa. Poichè i diritti dei creditori della nave e del carico non possono soffrire pregiudizio per effetto dell'assicurazione, essi devono prevalere rimpetto all'assicuratore nello stesso modo come rimpetto all'as-

---

[a] *Art. 438 Cod. Comm. L' assicuratore, che ha risarcito il danno o la perdita delle cose assicurate, è surrogato verso i terzi, nei diritti che per causa del danno competono all' assicurato. Questi è responsabile di ogni pregiudizio da lui recato a tali diritti.*

sicurato stesso. All' assicuratore non possono essere trasferiti altri diritti, se non quelli che l' assicurato ha ancora contro l'autore del danno nel momento, in cui sorge il credito dell' assicuratore. Ora, poichè i diritti dei creditori della nave sorgono sempre prima del momento, in cui l'assicuratore presta il pagamento e sorge il diritto di lui contro la persona tenuta al risarcimento, l'assicuratore può avere il trasferimento solo di un diritto di credito gravato dal diritto di pegno dei creditori della nave, e deve quindi cedere il campo ai creditori della nave (Prot. VIII pag. 4279). L'assicuratore non può fare una deduzione all'assicurato per il motivo che i creditori abbiano la precedenza su di lui, se il debito relativo della nave è derivato da un sinistro, per cui l' assicuratore deve rispondere, come neppure se l' assicurato sia tenuto anche personalmente per il debito della nave, perchè quest'ultimo in tal caso nulla guadagna colla perdita dell' oggetto del pegno. Se però non si verifica nè l'una nè l'altra cosa, devesi ritenere che fino a concorrenza dei debiti della nave non vi sia alcun interesse alla conservazione della nave ecc., e con ciò vi sia una soprassicurazione e sia lecita una deduzione (Prot. pag. 4280).

3. L' alinea terzo, secondo il suo senso letterale, contempla solo il caso, in cui un diritto già sorto contro un terzo sia pregiudicato dall' assicurato prima della trasmissione dello stesso all'assicuratore (p. es. con una rinuncia al credito rimpetto al terzo obbligato al risarcimento) o dopo questa trasmissione (Cfr. Prot. VII pag. 3104). Lo stesso principio deve però applicarsi anche al caso che l'assicurato impedisca il sorgere di un tale diritto (p. es. con un atto di rinunzia precedente, non imposto da alcuna necessità giuridica, a certi diritti di risarcimento, che potrebbero derivare da un rapporto contrattuale) ed in conseguenza il trapasso di questo all'assicuratore (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* IX pag. 119 e seg.; la stessa decisione nella *Hanseatische Gerichts-Zeitung* del 1883 n. 98; la decisione conforme a questo riguardo del Supremo Tribunale di Amburgo nella medesima causa, *Hanseatische Gerichts Zeitung* del 1883 n. 39).

Art. 809.

Se è assicurato un credito, a garantire il quale serve una cosa esposta ai rischi del mare, l' assicurato è obbligato, in caso di un danno, a cedere all' assicuratore, dopo che questi abbia adempiuto alle sue obbligazioni, i suoi diritti contro il debitore, fino a concorrenza del risarcimento prestato dall' assicuratore.

L' assicurato non è obbligato a far valere i diritti, che gli competono contro il debitore, prima di convenire l' assicuratore [a].

Questo articolo è stato in parte illustrato dalle Condizioni generali (§ 28):

Se è assicurato un credito, a garantire il quale serve una cosa esposta ai rischi del mare, la misura per l' estensione dell' obbligo di risarcimento dell' assicuratore è data dal valore assicurabile della cosa, che serve quale garanzia, e non dall' entità eventualmente maggiore del credito.

Se l'assicuratore ha, nel caso di un danno, adempiuto alle sue obbligazioni verso l'assicurato, spetta a lui il diritto, che compete a quest'ultimo contro il debitore, fino a concorrenza di quella somma, che egli ha pagato all' assicurato. L' assicurato è tenuto, dietro richiesta dell'assicuratore, od a cedere a questo i suoi diritti verso il debitore fino a concorrenza dell' importo della prestata indennità, procurandogli le necessarie no-

---

[a] Vedi la disposizione generale riferita nella nota precedente. Cfr. *Art. 440 Cod. Comm.*, a termini del quale, se il creditore ha fatto assicurare la solvibilità del suo debitore, l' assicuratore, prima di pagare la somma assicurata, ha diritto di esigere che il debitore sia escusso secondo le disposizioni degli Art. 1908-1910 Cod. Civ. e l'assicuratore, che paga le somme assicurate, è surrogato nei diritti dell' assicurato verso il debitore.

tizie e somministrandogli i relativi documenti, ovvero a comportarsi in conformità alla disposizione finale del § 71 (1).

L' assicurato risponde per la verità del credito e deve, a richiesta dell'assicuratore, prestare cauzione a questo, all' atto di ricevere il pagamento, per l' adempimento di tale obbligazione.

Se, in seguito alla circostanza dell'essere stato il credito dell' assicurato solo in parte garantito dagli oggetti esposti ai rischi del mare, l' assicuratore dovesse concorrere coll'assicurato, nell'agire contro il debitore, qualora quest'ultimo non adempia totalmente alla sua obbligazione, spetta all'assicurato per la parte non coperta del suo credito il diritto di precedenza sul ricavo, che si potesse ottenere [*a*].

1. Il requisito della prestazione di cauzione stabilito nell'alinea terzo di questo paragrafo è motivato dal Voigt (*Revidirte Entwurf der allgemeinen Bedingungen der Norddeutschen Seeversicherungs-Gesellschaften* del 1866; Nota al § 28 pag. 13) colla considerazione che l'assicuratore di regola nulla sa e nulla neppure può sapere circa l'esistenza, ed eventualmente circa l'entità, del credito verso il terzo, e che il numero di gran lunga maggiore di assicurazioni in esame è concluso per conto altrui, e quindi senza cauzione gli assicuratori troverebbero in molti casi difficoltà ad esperire il loro regresso (Cfr. ora anche Voigt *Seeversicherungs-Recht* I pagina 167).

---

(1) Qui è detto: *Se l'assicuratore richiede che l'azione sia esercitata in nome dell' assicurato, questi è obbligato ad assecondarlo, ed anche a fare nella causa ciò che d' ordinario suole esser fatto dalle parti stesse, — e tutti i procedimenti — sono a spese ed a rischio dell' assicuratore, il quale deve anche prestare le anticipazioni di spese e cauzioni necessarie secondo le circostanze.*

[*a*] *Art. 438 Capov. Cod. Comm. Se il danno fu risarcito solo in parte, l' assicurato e l' assicuratore concorrono insieme a far valere i loro diritti in proporzione di quanto è ad essi dovuto.*

2. La concorrenza contemplata nell'ultimo alinea del § 28 fra l'assicurato e l'assicuratore si verifica, se quest'ultimo cerca di esigere l'importo, che ha pagato all'assicurato, e questi cerca di esigere la rimanenza del credito, che egli non ricevette dall' assicuratore in causa del minor valore della cosa, che serve per garanzia. Il diritto di preferenza conceduto all' assicurato rimpetto all'assicuratore è giusto, come spiega il Voigt (*Erläuterungen zu dem Entwurfe* etc. pag. 26), per le seguenti considerazioni. Infatti, se l'oggetto della garanzia non fosse andato perduto, l'assicurato avrebbe tenuto per sè il valore di esso e fino a concorrenza di questo sarebbe estinto il suo credito. L' obbligo dell' assicuratore di tenere indenne l'assicurato include quindi necessariamente l'obbligo di trattare quest'ultimo come se la parte in questione del credito in generale non esistesse più, e conduce a che egli debba concedere a questo la precedenza. A tale riguardo è indifferente che l'assicurato e l'assicuratore abbiano iniziata l'azione separatamente, ovvero agiscano cumulativamente in nome dell'assicurato (Cfr. ora anche Voigt *Seeversicherungs-Recht* I pagina 167 e seg.).

3. È essenziale per la validità dell' assicurazione di un credito che a garanzia dello stesso serva una cosa esposta ai rischi del mare (Cfr. sopra all' Art. 783 n. 8).

4. Il Voigt (*Seeversicherungs-Recht* I pag. 169 e seg.) tratta del significato della clausola di polizza, che si riscontra in questa categoria di assicurazioni:

« Se la nave non raggiunge il suo luogo di destinazione per un danno di mare, od è dichiarata innavigabile, la somma assicurata deve essere pagata come danno totale, senza che possa essere richiesta una prova dell' interesse ».

Egli dimostra che l' effetto, cui si mira con questa clausola, di autorizzare l'assicurato, in caso di perdita della nave, ad esigere senz' altro la scmma assicurata, è raggiunto solo incompletamente, in quanto gli obblighi imposti all'assicurato (dopo avvenuta la prestazione dell'indennità da parte dell'assicuratore), giusta il § 28 al. 2 delle Condizioni generali, lo costringono a dare le notizie necessarie ed a somministrare i documenti relativi.

SEZIONE SECONDA.

DICHIARAZIONI DA FARSI ALL'ATTO DELLA CONCLUSIONE DEL CONTRATTO

CENNO GENERALE.

La legge obbliga chi fa assicurare a dichiarare all'assicuratore, all'atto della conclusione del contratto, tutte le circostanze a lui note importanti per l'opinione sul rischio da assumere, che possono influire sulla decisione di lui di assumere l'assicurazione (Art. 810). Nel caso di assicurazione per conto altrui, devono essere dichiarate anche le circostanze note all'assicurato o ad un incaricato intermedio, purchè l'assicurazione sia presa colla scienza dell'assicurato, e questi o l'incaricato intermedio abbia avuto conoscenza di tali circostanze abbastanza in tempo per poter darne comunicazione per le vie ordinarie a chi fa assicurare (Art. 811). L'inosservanza di tale disposizione rende il contratto inefficace per l'assicuratore, purchè la circostanza, di cui si tratta, non gli sia stata nota o non avesse dovuto essergli nota (Art. 812, 815). La dichiarazione inesatta produce le medesime conseguenze come l'omissione della dichiarazione (Art. 813). Nel caso di assicurazione di più oggetti o di un'universalità di oggetti, la dichiarazione omessa od inesatta rende inefficace l'assicurazione per l'assicuratore solo riguardo alla parte degli oggetti, per la quale la circostanza in questione ha importanza, salvo che, giusta lo stato complessivo delle cose, non sia da ritenersi che l'assicuratore non avrebbe concluso il contratto solo per l'altra parte (Art. 814).

Art. 810.

Tanto nel caso di assicurazione per conto proprio, quanto nel caso di assicurazione per conto altrui, chi fa assicurare è obbligato a dichiarare

all'assicuratore, all'atto della conclusione del contratto, tutte le circostanze a lui note, che, in causa della loro importanza per l'opinione del rischio da sopportarsi dall'assicuratore, possono esercitare un'influenza sulla decisione di quest'ultimo di addivenire al contratto in generale o di addivenirvi alle medesime condizioni.

Se il contratto è concluso per chi fa assicurare da un rappresentante di lui, devono dichiararsi anche le circostanze note al rappresentante.

1. Il contratto di assicurazione è un contratto aleatorio, inquantochè una circostanza ancora incerta al tempo della conclusione dello stesso può avere per conseguenza un pregiudizio per una delle parti. Avuto riguardo a ciò, deve ritenersi obbligato chi fa assicurare a comunicare all'assicuratore tutto ciò che influisce sull'esatto apprezzamento del futuro, imperocchè altrimenti la condizione delle parti sarebbe disuguale, contrariamente alla *bona fides*, che deve dominare il contratto di assicurazione (Prot. VII pag. 3143-3145). Per quest'obbligo di dichiarazione di chi fa assicurare si presuppone che a questo sia stata nota la circostanza di cui si tratta (1). Se però ha conosciuta la circostanza, è irrilevante

(1) Non fu accolta nella legge la proposta del relatore della Commissione di pareggiare alla scienza l'ignoranza causata da grave colpa (Prot. VII pag. 3145). Cfr. anche *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 4. Le Condizioni generali pareggiano in certi casi (nei §§ 45, 51, 55) alla

[1] *Art. 429 Cod. Comm. Qualunque dichiarazione falsa od erronea, e qualunque reticenza di circostanze conosciute dall'assicurato è causa di nullità dell'assicurazione, quando la dichiarazione o la reticenza sia di tale natura, che l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso al contratto, o non lo avrebbe dato alle medesime condizioni, se avesse conosciuto il vero stato delle cose. L'assicurazione è nulla, sebbene la dichiarazione o la reticenza riguardi circostanze, che in effetto non hanno influito sul danno o sulla perdita delle cose assicurate. Se da parte dell'assicurato vi è stata mala fede, l'assicuratore ha diritto al premio.*

Cfr. Polizza italiana sopra merci (Art. 6), giusta la quale l'assicurato è in obbligo di dichiarare all'assicuratore al momento della proposta d'assicurazione (sotto pena di nullità dell'assicurazione: Art. 7) tutte le circostanze, le quali possono avere un'influenza sull'opinione del rischio, come pure, in caso di assicurazione fatta dopo la partenza del bastimento, è tenuto a dichiarare, se eseguisce la sicurtà per ordine od avviso ricevuto telegraficamente.

che abbia omessa la dichiarazione scientemente o solo per isbaglio (Prot. VII pag. 3145). Neppure si guarda, se chi fece assicurare abbia ritenuto infondate od incerte le notizie pervenutegli circa il fatto in questione (Condizioni generali § 29; Condizioni di Brema § 42 n. 1). Di rincontro la legge non impone a chi fa assicurare un obbligo di dichiarazione coll' effetto che un fatto rimastogli ignoto debba riguardarsi come noto, se egli l'avrebbe appreso, tenendosi convenientemente informato (Prot. VII pag. 3150; Cfr. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 3 e seg.: V. anche CROME nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXVIII pag. 19-22, il quale riferisce la sovraccitata decisione del Tribunale dell'Impero nella parte, che ha tratto col nostro argomento).

L' obbligo di dichiarazione vale solo riguardo a fatti, non ad opinioni (proprie od altrui) e ad apprensioni, p. es. circa l' esito del viaggio (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 5 Marzo 1870; KIERULFF, *Sammlung* VI pag. 131).

L'obbligo di dichiarazione si riferisce solo a circostanze rilevanti, cioè a quelle che, secondo il ragionevole criterio, possono influire nell' apprezzare il rischio e quindi nel decidere l' assicuratore ad addivenire al contratto (Prot. VII pag. 3146; Cfr. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 19). Questo ragionevole criterio può però, come il Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca spiega esattamente in una sentenza del 30 Marzo 1850 (SEUFFERT, *Archiv* VI n. 249), condurre solo a tener conto di circostanze, che realmente per la natura delle cose avrebbero, se fossero comunicate, raffigurato il rischio assunto maggiore di quello che sia apparso in seguito all' averle taciute, ma non quelle che, senza un sufficiente motivo intrinseco, avrebbero, secondo le prevenzioni od i capricci, potuto trattenere l'uno o l'altro assicuratore dal concludere l'assicurazione. Vanno quindi qui contemplate le circostanze, che

---

conoscenza il fatto del dover conoscere, usando la opportuna diligenza. Questo pareggiamento non è però da ammettersi per altri casi, perchè i paragrafi citati fanno parte della sottosezione seconda della Sezione II in cui, a titolo di contrapposto all' obbligo di dichiarazione in generale (Sottosezione I), si tratta dell' obbligo di fare speciali dichiarazioni (V. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 7 e seg.).

danno motivo a serie preoccupazioni circa la conservazione e l'integrità dell'oggetto assicurato. Solo nel caso concreto si può sempre decidere, quando si verifichi una tale circostanza (*Entsch. des R. O. H. G.* XVI pag. 60 e seg., 78). Il semplice fatto che sulla rotta percorsa dalla nave dominino durante il viaggio della stessa pericolose burrasche, quali p. es. sono comuni nel tempo dell'equinozio nelle acque delle Indie occidentali, non sarebbe ancora da comprendersi fra i fatti, che vanno dichiarati all'assicuratore giusta questo articolo, perchè l'assicurazione marittima è appunto diretta contro i rischi, che minacciano la nave ed il carico per vento e cattivo tempo (Sentenze del Tribunale Supremo di Amburgo dell'8 Dicembre 1868 e del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 5 Marzo 1870; KIERULFF, *Sammlung* VI pag. 133 e seg., 136). Così pure non sarebbe da dichiararsi la circostanza dell'avere la nave sostato, prima di ricevere il carico, in una parte del porto, che non è ritenuta del tutto sicura (*Entsch. des R. O. H. G.* VII pag. 396 e seg. Cfr. XVI pag. 61). Va però dichiarata una straordinaria bufera, p. es. un tifone (come talvolta imperversa nelle acque dell'Asia orientale), da cui sia stata con tutta verosimiglianza sorpresa la nave. Il che sarà da ritenersi, se altre navi, che si trovavano nello stesso tempo nel medesimo distretto come l'assicurata, siano state colpite gravemente dalla bufera (*Entsch. des R. O. H. G.* XVI pagine 77-79). Così pure se chi fa assicurare è venuto a conoscere che una nave, la cui descrizione convenga coll'assicurata, sia andata perduta od abbia sofferto un altro sinistro (*Entsch. des R. O. H. G.* II pag. 33 e seg. (1)). Non si tiene conto di si-

(1) Nella fattispecie contemplata in questa decisione la nave assicurata era un brigantino della Germania settentrionale e si chiamava Ostsee. La *Börsenhalle* di Amburgo aveva (com'era noto a chi fece assicurare) data la notizia che in un giorno determinato, in una località che la nave assicurata poteva bene allora aver raggiunto, era andato perduto in una forte burrasca un brigantino della Germania Settentrionale; in cui nella parte destinata al nome eransi scorte le lettere iniziali Ost, mentre le altre lettere non avevano potuto essere decifrate con sicurezza. Tutte le tre istanze (Tribunale di Commercio di Amburgo, Supremo Tribunale di Amburgo e Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero) ritennero in tal caso che il fatto suindicato fosse da comunicarsi all'assicuratore.

nistri, che siansi verificati prima del principio del rischio assicurato, purchè le conseguenze di essi siano totalmente rimesse con riparazioni (1) (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 30 Marzo 1850: *Hamburg. Sammlung der Erkenntnisse des Ober-Appellations Gerichts zu Lubeck* Vol. II pag. 263 e seg.). Devesi inoltre dichiarare in qual giorno la nave fosse pronta a partire, ovvero sia stato compiuto il caricamento, per porre l'assicuratore in grado di poter giudicare, se la nave siasi eventualmente indugiata di troppo (*Entsch. des R. O. H. G.* III pag. 245). Non occorre di dichiarare la circostanza che l'assicurazione sia presa per una nave, che viaggia sotto bandiera straniera (Cfr. Condizioni generali § 56), ma bensì va dichiarato, se la nave viaggia sotto una bandiera, che non è autorizzata a portare (fra gli altri motivi per l'Art. 824 n. 2 Cod. Comm.; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pagine 16 e seg.); così pure un sequestro imposto alla nave al tempo della conclusione del contratto, perchè con ciò il viaggio può essere essenzialmente ritardato (Cfr. Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 6 Febbraio 1862, HERMANN e HIRSCH, *Sammlung* pag. 24 e seg.). Di rincontro non si richiede che sia dichiarata l'intenzione di chi prende l'assicurazione di non fare intraprendere subito il viaggio, perchè l'assicuratore non è autorizzato a presupporre che il viaggio assicurato sarà intrapreso subito dopo la conclusione dell'assicurazione, ma anzi l'assicuratore può pretendere soltanto che l'inizio del viaggio non sia ritardato senza necessità (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 22 Aprile 1864 loc. cit. pag. 405 e seg.). Anche lo stato d'innavigabilità della nave esistente al principio del viaggio va dichiarato all'assicuratore, il che naturalmente ha importanza solo quando l'assicuratore risponda per un danno arrecato dalla stessa, come p. es. nel caso di assicurazione del carico (Cfr. ora anche CROME nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXVIII pag. 18, 24). Sotto questo concetto rientra la cattiva qualità della nave, la quale risulta anche dal fatto che questa abbia ottenuto una classificazione bassa o nessuna classificazione da uno degli istituti riconosciuti per tale ufficio; inoltre un modo di costruzione inadatto per la navigazione marittima (1) per essere, a

(1) Così anche la giurisprudenza francese: CAUMONT pag. 348 e seg. n. 440.

modo di esempio, straordinariamente piatta (Sentenza del Supremo Tribunale di Appello di Lubecca del 30 Maggio 1849, Seuffert, *Archiv* VI n. 248); così pure la circostanza che la nave non fosse sufficientemente equipaggiata in proporzione alla sua grandezza ed al viaggio imminente (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 1º Novembre 1864, Hermann e Hirsch, *Sammlung* pag. 525 e seg.), e l'altra che la nave avesse una portata troppo piccola per il carico (purchè naturalmente chi fece assicurare possedesse le cognizioni tecniche per potere giudicar ciò: Cfr. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 8). Parimente devesi dichiarare la circostanza che un carico, che soffre per il tempo cattivo, siasi trovato sulla nave già da lungo tempo, specialmente durante i mesi di inverno (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 24 Maggio 1862, loc. cit. pag. 91).

2. Le disposizioni dell'articolo sono limitate a chi fa assicurare (1), perchè solo da parte di lui v'ha un interesse pratico per le stesse, mentre da parte dell' assicuratore non si presenta opportunità per la loro applicazione in un caso diverso da quello in cui egli abbia al tempo della conclusione del contratto cognizione di una felice decisione già avvenuta della sorte della cosa assicurata, per il quale caso è già data una disposizione coll'Art. 789 (Prot. VII pag. 3147; VIII pag. 4294). Alla Conferenza di Amburgo si rilevò che, se si volesse stabilire un obbligo ulteriore di dichiarazione per l'assicuratore ed obbligarlo a dichiarare all' assicurato tutte quelle circostanze, che sono influenti per giudicare l'entità del rischio, e la cui conoscenza egli forse ha potuto procurarsela solo con una speciale avvedutezza e non senza andar incontro a spese speciali etc.,

(1) Nel cosidetto *Exzedenten-Vertrag* (V. pag. 28) non sono applicabili le disposizioni circa l'obbligo di dichiarazione (Art. 810-815). Non si tratta qui infatti di un contratto di riassicurazione da concludersi solo fra le parti, ma l'assicurazione è perfetta immediatamente colla conclusione del contratto di assicurazione fra l'una parte e quella che prese l'assicurazione, ovvero dopo la comunicazione fattane da questa parte all'altra (Cfr. sopra all' Art. 783), e quindi non sorge in generale la questione, se, e subordinatamente a quali condizioni, il contratto di riassicurazione abbia ad essere concluso (V. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 17 e seg.).

ciò sarebbe come dire che l'assicuratore è tenuto ad informare l'assicurato, quanto più precisamente egli possa, di tutto ciò che egli ha appreso con grandi fatiche e spese ed a far comprendere in tal modo all'assicurato che potrebbe ottenere verosimilmente altrove l'assicurazione per un premio più moderato (Prot. pag. 4295).

3. Le Condizioni generali (§ 35) hanno indicato come punti, riguardo ai quali ogni volontaria reticenza rende *l'assicurazione inefficace per l'assicuratore con decadenza dal premio: l'oggetto dell'assicurazione, il nome della nave* (1), *quello del capitano, il luogo di partenza o di caricamento, il luogo di destinazione.* Inoltre le Condizioni genera'i, come anche le Condizioni rivedute di Brema, hanno enunciato una serie di fatti, che sempre devono essere dichiarati all'assicuratore, non sempre invero sotto comminatoria dell'inefficacia del contratto di assicurazione a favore di lui.

Le Condizioni generali differenziano in più luoghi nelle particolarità dalle Condizioni di Brema, e devono perciò essere contrapposte le corrispondenti disposizioni per una maggiore perspicuità.

Ad ogni specie di assicurazione si riferiscono:

Condizioni generali.	**Condizioni di Brema.**
	§ 42. *Chi vuol fare assicurare un oggetto deve:* 1.° *dichiarare le ultime notizie pervenutegli.* 2.° *Deve dichiarare parimenti, se ha ricevuto l'incarico o la notizia, che lo ha spinto all'assicurazione, in altro modo che per lettera direttamente dal luogo del ca-*

(1) Invero il nome della nave non sempre va dichiarato in modo assoluto subito all'atto della conclusione del contratto di assicurazione (Art. 821 Cod. Comm.; Condiz. gener. § 64).

Condizioni generali.

§ 37. *Se la nave ha facoltà di approdare od entrare, durante il suo viaggio verso il luogo di destinazione indicato (o verso i varii luoghi di destinazione indicati), in altri porti o rade, ciò deve essere dichiarato all'atto di prendere l'assicurazione (prescindendo dai casi contemplati nel § 60 al. 5 di approdo a determinati porti per ricevere ordini); in caso contrario il rischio finisce nel momento, in cui la nave fa rotta verso uno di questi altri porti o rade (§ 60), senza che si faccia luogo allo storno.*

La precedente disposizione vale in tutti i casi per l'assicurazione sulla nave o sul nolo;

Condizioni di Brema.

ricamento o di partenza della nave.

4.° *Così pure deve dichiararsi se in base alle ultime notizie la nave non fosse ancora giunta nel luogo, in cui deve cominciare l'assicurazione, come anche se essa fosse già partita dallo stesso.*

§ 42 n. 3. *Deve pure essere dichiarato in modo preciso, in quali altri porti od in quali altre rade la nave da assicurare, o quella che contiene l'oggetto da assicurare, debba avere per via facoltà di entrare od approdare. Se però un'entrata od un approdo avviene senza il concorso della scienza e volontà di un interessàto nel carico assicurato, questi è esente da responsabilità per questo fatto.*

Per i piroscafi l'approdare a stazioni o piazze ordinarie od altre, ovvero ad entrambe, come pure lo scaricare o caricare ivi, ed in genere l'imprendere tutti gli atti, che consentono i regolamenti stam-

Condizioni generali.

per le assicurazioni sopra altri oggetti il pregiudizio, che ne deriva, non si applica, se il capitano era, in forza del contratto, obbligato verso l'assicurato ad eseguire direttamente il contratto, e l'assicurato, nè una delle persone da pareggiarsi a lui riguardo all'obbligo della dichiarazione (§§ 29, 30), *non aveva neppure avuto notizia della deliberata deviazione.*

Chi fa assicurare è totalmente dispensato dal dichiarare l'indicata circostanza nel caso di assicurazioni, che siano prese in tempo di pace sopra merci o danaro contante caricati sopra piroscafi. In tal caso basta l'indicazione del luogo di partenza e di destinazione, e non dà luogo a pregiudizio il non essere fatta alcuna dichiarazione della circostanza che la nave possa approdare ad altre piazze.

§ 54. *Se in tempo di guerra non è dichiarato, all'atto di prendere l'as-*

Condizioni di Brema.

pati sulle polizze delle relative società di trasporto, non danno luogo a pregiudizio.

Nelle assicurazioni sovra merci o danari contanti sopra navi postali o sopra navi da guerra, non è necessaria un'indicazione dei porti intermedii: basta l'indicazione dei porti di partenza e di destinazione; e neppure pregiudica l'assicurazione un trasbordo da una nave da guerra ad un' altra.

L'approdo a porti inglesi nel Canale della Manica o sulla costa meridionale dell'Irlanda non pregiudica, in quanto non avvenga per caricare o scaricare merci.

L'omissione della dichiarazione *annulla l'assicurazione, ed il premio è però guadagnato* (§ 42 ult. al.).

Cfr. Condizioni di Brema § 25, che riferiremo in seguito:

Condizioni generali. | **Condizioni di Brema.**

sicurazione, che siano assicurate o sole o con altre merci, munizioni di guerra o di marina, fra le quali vanno annoverate specialmente: polvere da tiro, piombo, palle, cannoni, fucili, pistole, armi bianche, coltelli lunghi, sciabole, zolfo, salnitro, pece, catrame, attrezzi da nave, cordaggi, vele, alberi, ferramenta, legname da costruzione di nave di qualunque natura, tela per vele, tela di Fiandra, sacchi e canapa ed inoltre oggetti, che dalle potenze belligeranti sono considerati come contrabbando, od anche solo che siano caricate nella nave da assicurare, ovvero che, quando sia conclusa una assicurazione di merci, siano caricate nella stessa nave colle merci da assicurare, l' assicurazione si riguarda « franca da molestie di guerra » (§ 100); *nel caso di assicurazione di merci, tale pregiudizio si verifica però solo, se l' assicurato od una delle per-*

Condizioni generali. **Condizioni di Brema.**

sone da pareggiarsi a lui riguardo all' obbligo della dichiarazione (§§ 29, 30) *conosceva quella circostanza, od avrebbe dovuto conoscerla usando la dovuta diligenza.*

L'assicurazione si considera inoltre in tempo di guerra « franca da molestie di guerra », qualora, senza che l' assicuratore siasi assunto espressamente il rischio relativo in seguito ad una speciale dichiarazione, resti inadempiuta una delle seguenti disposizioni:

1.° *I documenti relativi all'oggetto assicurato devono essere redatti secondo le disposizioni dell'autorità del luogo, dove la nave carica, e nel caso di assicurazioni di merci le polizze di carico non possono in ispecial modo essere emesse all'ordine, ma devono essere nominative, con indicazione della nazionalità del caricatore, del proprietario e del ricevitore delle merci.*

2.° *Se si assicurano*

Condizioni generali. **Condizioni di Brema.**

merci per conto di neutrali, qualora alle stesse sia assegnato un sopraccarico, questi può essere soltanto un suddito nato di uno Stato neutrale, ovvero alcuno che fosse già cittadino o suddito di uno Stato neutrale prima dello scoppiare della guerra.

3.° *Nel caso di assicurazione sopra una nave neutrale o sul nolo di essa, il capitano ed il timoniere devono essere diventati, prima dello scoppiare della guerra, cittadini o sudditi dello Stato neutrale, di cui la nave porta la bandiera, ovvero essere cittadini o sudditi nati dello stesso, ed i documenti della nave devono essere redatti secondo le leggi dello Stato, cui essa appartiene.*

§ 55. *Se in tempo di guerra non è dichiarato, nel momento in cui è presa l'assicurazione, che la nave sia stata venduta durante la guerra ad un suddito od a sudditi di una delle poten-*

§ 48. *In tempo di guerra, se l'assicurazione è fatta sopra il corpo od il nolo di una nave, che durante la stessa guerra sia appartenuta a sudditi di uno degli Stati belligeranti e*

Condizioni generali.

ze belligeranti, ovvero acquistata come preda, senza avere ancora navigato in alcuna acqua libera, l'assicurazione si considera come franca da molestie di guerra (§ 100). *Nell' assicurazione sopra merci tale pregiudizio si verifica però solo se l'assicurato, od una delle persone da pareggiarsi a lui riguardo all'obbligo della dichiarazione* (§ 29, 30), *conosceva quella circostanza od avrebbe dovuto conoscerla usando la dovuta diligenza.*

§ 56. *Se in tempo di guerra non è esattamente indicata, all' atto in cui è presa l'assicurazione, la bandiera della nave, l' assicurazione si*

Condizioni di Brema.

che dopo l' acquisto non sia ancora stata in un porto dello Stato, di cui porta la bandiera, deve essere fatta la dichiarazione di questa circostanza.

Nell'assicurazione di merci quest' obbligo di dichiarazione riguardo alla nave sussiste se l'assicurato conosceva tale circostanza.

La stessa obbligazione ha luogo anche per le navi acquistate come prede, e queste devono in ogni caso essere munite di un atto legale di condanna.

Se in tutti questi casi è omessa la prescritta dichiarazione, o se la nave non è munita di un atto legale di condanna, l' assicurazione si ha per conclusa solo come franca da molestie di guerra.

§ 47. *In tempo di guerra deve essere dichiarata la bandiera della nave, e se la dichiarazione è fatta inesattamente, l'assicurazio-*

Condizioni generali.	Condizioni di Brema.
ha come franca da molestie di guerra (§ 100) (1).	*ne si considera come franca da molestie di guerra giusta le disposizioni contenute in proposito nel § 20.*

All'assicurazione della nave e del nolo o del nolo si riferiscono:

§ 38. *Se nel caso di assicurazione della nave o del nolo non è dichiarato all'assicuratore che la nave sia costrutta in ferro, non rileva se tutta in ferro o con rivestimento di ferro* (2), *ovvero in pino* (3), *anche se i*

(1) Nelle aggiunte ora introdotte nelle polizze dagli assicuratori di Amburgo per le assicurazioni di merci è accennato in modo espresso che l'obbligo di dichiarazione stabilito nei §§ 54-56 non sussiste, alloraquando l'assicurazione è fatta solo contro i rischi di mare.

(2) Nelle navi di ferro o con rivestimenti di ferro il rischio è maggiore, perchè non in ogni località vi sono stabilimenti per ripararle.

(3) Gli assicuratori di Amburgo fanno ora cessare l'obbligo della dichiarazione in ambedue questi casi. Le polizze oggidì emesse in Amburgo circa l'assicurazione sul corpo della nave e sul nolo contengono la seguente modificazione al § 38: *La qualità della nave di es-*

Condizioni generali. **Condizioni di Brema.**

fasciami fossero di quercia ed i legnami interni per la maggior parte di pino ovvero sia costrutta con bordatura à clin, ovvero che essa viaggi o sia per viaggiare in zavorra, con sale, biade, semi e riso alla rinfusa, ossa, nero di ossa, guano sciolto od altro concime, fieno, torba, minerali, pietre, ardesie, carbone, gesso, creta, o petrolio raffinato, l'assicuratore in caso di danno, paga solo la metà di ciò che in via ordinaria, in conformità all'assicurazione ed alle circostanze verificatesi, avrebbe dovuto pagare (1).

Si considera una nave come viaggiante con uno degli oggetti indicati in questo paragrafo, quando la quantità caricata di essi costituisca un terzo della sua portata.

---

sere la stessa di ferro o di pino o di altro legno non richiede la dichiarazione di cui al § 38.

(1) Circa la modificazione di questa disposizione, che si riscontra nelle odierne polizze di assicurazione, vedi la nota seconda alla pagina seguente.

Condizioni generali.

§ 39. *Se nel caso di assicurazione della nave o del nolo non è dichiarato all'assicuratore che nella nave sia od abbia da essere caricata calce cotta, petrolio greggio, polvere da tiro* (1), *o qualunque altra sostanza esposta all' esplosione (nitroglicerina o simili), ovvero che essa trasporti od abbia da trasportare per oltre un terzo della sua portata ferro greggio, ghisa, o rotaie da ferrovia, l' assicurazione è inefficace per l'assicuratore ed il premio è guadagnato* (2).

---

(1) Le odierne polizze di assicurazione d' Amburgo contengono la seguente clausola: *L' obbligo di dichiarazione riguardo al caricamento di polvere da tiro (§ 39) è tolto, purchè la nave non ne sia caricata per oltre un terzo della sua portata.*

(2) Le odierne polizze d'Amburgo dispongono quanto segue: *Qualora l' assicurato o chi fece assicurare venga ad apprendere posteriormente — però in un tempo in cui nulla si sappia ancora di un sinistro toccato alla nave — che questa navighi in zavorra ovvero trasporti oggetti, di cui i §§ 38 e 39 impongono la di-*

Condizioni di Brema.

§ 42 n. 5. *Nel caso di assicurazione del corpo o del nolo di una nave, che sia ovvero debba essere caricata in tutto od in parte con oggetti particolarmente pericolosi per la nave o per il nolo, quali specialmente (in tutto od in parte) calce,* naphtha (refined spirits) *o petrolio greggio, ovvero totalmente o per una parte rilevante con rotaie da ferrovia, ferro greggio, ghisa, guano, sale alla rinfusa od altre merci soggette a struggersi, o con biade alla rinfusa o legname da costruzione per navi, deve esserne fatta dichiarazione.*

L'ommissione della dichiarazione *rende nulla l'assicurazione ed il premio è però guadagnato* (§ 42 ult. alin.).

§ 43. *Se una nave parte in zavorra, ovvero è o deve essere caricata nel modo indicato al n. 5 del precedente paragrafo cogli oggetti ivi indicati o con altri particolarmente pericolosi*

*

Condizioni generali.

Questa disposizione però non si applica, se la circostanza, che sia stato caricato o che dovesse esserlo qualche oggetto delle categorie suindicate in generale o fino alla quantità indicata, siasi verificata senza che il capitano lo sapesse, e fosse rimasta ignota all'assicurato, come pure alle persone da pareggiarsi a lui riguardo all'obbligo della dichiarazione (§§ 29 e 30), *malgrado l'impiego della dovuta diligenza.*

§ 40. *Nel caso di assicurazione del nolo di un carico facilmente soggetto a deperimento, deve essere dichiarata la circostanza che la nave tra-*

Condizioni di Brema.

per la nave o per il nolo, senza che l'assicurato ne abbia avuto notizia nel momento della conclusione del contratto, questi deve dichiarare tale circostanza all'assicuratore, non appena l'abbia appresa, e pagare un adeguato supplemento di premio.

§ 46. *L'assicurazione sul corpo della nave o sul nolo di navi costrutte con bordature à clin è inefficace, se questo modo di costruzione non è dichiarato.*

Anche l'assicurazione sul carico di tali navi è inefficace, se all'assicurato era noto questo modo di costruzione.

---

chiarazione, è in facoltà di lui di ovviare ai pregiudizii suindicati col fare la dichiarazione senza ritardo, non appena avuta la notizia, e con un supplemento di premio da concedersi e regolarsi secondo l'equità.

Condizioni generali.	Condizioni di Brema.
sporta un tale carico: in caso contrario l' assicuratore non è tenuto a risarcire la perdita, che deriva per questa qualità delle merci.	
Nel caso di assicurazione del nolo di merci, che soggiacciono a liquefacimento, si ritiene che il nolo sia convenuto per la quantità consegnata, se non sia dichiarato che è stato convenuto per la quantità ricevuta.	

All'assicurazione della nave, del nolo e del carico si riferiscono:

§ 43. *Se all'assicuratore non sia fatta diversa dichiarazione, si ritiene, nei casi in cui il luogo della conclusione dell' assicurazione non sia simultaneamente quello della partenza della nave o delle merci assicurate, che l' incarico di assicurare o la notizia sia giunta dal luogo della partenza e precisamente in via diretta coll'ultima posta ovvero coll'ultima occasione per mare, e che la nave si trovasse ancora nel porto*	**§ 42 n. 2 sopra riferito.**

Condizioni generali. | **Condizioni di Brema.**

di partenza nel giorno del conferimento dell'ordine o della notizia.

La precedente dispozione vale anche quando, nel caso di assicurazione di merci, fosse stato indicato all'assicuratore il giorno della sottoscrizione della polizza di carico.

In tutti i casi, in cui l'incarico od un appendice allo stesso ovvero l' avviso sia giunto per telegrafo, deve esserne fatta la dichiarazione.

Qualora, senza che ne sia fatta dichiarazione nell'atto di prendere l'assicurazione, l' avviso o l' incarico non sia dato dal luogo di partenza, ovvero siasi verificato un rilevante ritardo, ovvero l'avviso o l'incarico sia pervenuto dopo un lungo giro, l' assicurazione è inefficace per l'assicuratore ed il premio è guadagnato, qualora si debba ritenere che ciò avrebbe potuto influire sulla conclusione dell'assicurazione in generale, o sul modo con cui questa fu fatta.

Condizioni generali. | **Condizioni di Brema.**

Il pregiudizio si verifica incondizionatamente, se non è stata fatta alcuna comunicazione della circostanza essere l'ordine etc. venuto per telegrafo.

§ 44. *Se è richiesta un' assicurazione sopra una nave o sopra il nolo di essa o sopra oggetti caricati su una nave, che non sia ancora giunta nel luogo di partenza del viaggio designato per l'assicurazione, abbia la stessa da eseguire prima uno speciale viaggio, ovvero stia essa navigando alla volta del luogo di partenza indicato, l' assicurazione è inefficace per l'assicuratore, se di ciò non è fatta alcuna dichiarazione nell' atto di prendere l'assicurazione, e va stornata con trattenuta del 1/2 per cento sul premio ovvero di metà del premio, se questo non raggiunge l' uno per cento.*

Nei casi però in cui, secondo la pratica del commercio, il caricamento di una nave suole

§ 42 n. 4. Vedi sopra.

Condizioni generali. **Condizioni di Brema.**

farsi da un porto all' altro vicino (per es. Puerto Cabello e Laguaira, Havana e Matanzas), e la nave non è arrivata ancora nel porto di partenza, ma si trova in uno di questi porti, od è in viaggio fra gli stessi, non dà luogo a pregiudizio il non aver fatta dichiarazione di questa circostanza.

§ 45. *Se nell' atto di prendere l'assicurazione sopra una nave o sul nolo di essa o sopra oggetti caricati nella nave non è dichiarato che essa sia già partita dal luogo di partenza o vi sia ritornata dal mare, ovvero che il luogo, da cui deve cominciare l'assicurazione, sia un porto od una rada, in cui la nave sia approdata od entrata nel corso di un viaggio già intrapreso, l'assicurazione è inefficace per l'assicuratore ed il premio è guadagnato, se l'assicurato, od una delle persone da pareggiarsi a questo riguardo all'obbligo della dichiara-*

Condizioni generali. **Condizioni di Brema.**

zione (§§ 29 e 30), *conosceva questa circostanza o doveva conoscerla, usando la dovuta diligenza.*

§ 46. *Se nel prendere l'assicurazione sopra una nave o sopra il nolo di essa non è dichiarato che la nave è di recente costruzione e trovasi ancora nel cantiere, l'assicurazione è inefficace per l'assicuratore e va stornata con trattenuta del mezzo per cento sul premio, e di metà del premio, se questo non raggiunge l'uno per cento.*

Lo stesso pregiudizio ha luogo, subordinatamente alla sopra indicata condizione, nel caso di un' assicurazione sopra merci, in cui chi fa assicurare non dichiari che esse siano caricate sopra una tale nave, qualora l'assicurato od una delle persone da pareggiarsi a lui riguardo all'obbligo della dichiarazione (§§ 29 e 30) *conoscesse la circostanza o dovesse conoscerla, usando della dovuta diligenza.*

Condizioni generali. | **Condizioni di Brema.**

§ 47. *Se nel prendere l' assicurazione sopra una nave o sul nolo di essa non è fatta alcuna dichiarazione della circostanza che la nave sia ancora in corso di rilevanti riparazioni, l'assicuratore è autorizzato a sua scelta od a stornare l' assicurazione, trattenendo il 1|2 per cento sul premio o metà del premio, se questo non raggiunge l'uno per cento, ovvero a tener ferma l' assicurazione, ed in questo caso, se il corso dei premi nel luogo, ove fu conclusa l'assicurazione, fosse stato nel momento della conclusione inferiore a quello del momento in cui ivi pervenne o poteva pervenire per la via diretta e senza ritardo la notizia della partenza della nave, a pretendere un aumento di premio corrispondente al corso di quest'ultimo momento.*

Nel caso di assicurazione sopra merci la disposizione di questo paragrafo si applica solo

Condizioni generali.

se l' assicurato od una persona da pareggiarsi a lui riguardo all' obbligo della dichiarazione (§§ 29 e 30) *conosceva quella circostanza o doveva conoscerla usando della dovuta diligenza.*

Condizioni di Brema.

Per l' assicurazione del carico si applicano:

§ 48. *Se sono assicurate delle merci, ma queste all'atto dell'assicurazione non sono indicate in modo particolare secondo la specie, ma bensì solo con una denominazione generica (per es. mercanzie, merci, rispedizioni, prodotti) sono da ritenersi come assicurate merci d' ogni specie, eccettuato l' oro, l' argento od il platino monetati o non monetati, lavorati o non lavorati, il danaro contante, i titoli di valore, la carta monetata, le gioie, gli oggetti preziosi, i pizzi veri, le opere d'arte, di scultura o pittura, gli oggetti aventi un prezzo d' affezione, ed inoltre i carichi di scorze d' albero, di mogano, di cedro ed altri legnami di*

§ 26. *Un'assicurazione di oro, argento o platino monetato o non monetato, di carta monetata, di atti di debito, titoli e documenti d' ogni genere, come pure di pizzi e perle vere, gioielli ed oggetti preziosi, opere d'arte di pittura e scultura ed eventualmente di rarità è affatto inefficace senza restituzione di premio, se questi oggetti non sono esplicitamente indicati, ma sono indicati solo sotto una qualunque designazione generica.*

Condizioni generali.

prezzo, di legnami da costruzione, di radici di cicoria, di guano ed altro concime, di biade, di semi, di frutti di ogni specie, di fieno, torba, ossa, nero d'ossa e cenere d'ossa, patate, marmo, formelle di raspo e di lino, gesso greggio, calce, carbone, ferro greggio, rotaie da ferrovia, minerali, pietre, ardesie e sale; finalmente di petrolio e polvere da tiro, come pure di altra sostanza esposta all'esplosione. La norma del § 38 al. 2 si applica quì parimente per quanto è stato sopra disposto circa i carichi.

Cfr. § 54. Vedi sopra.

Condizioni di Brema.

§ 25. *Se sono state assicurate munizioni da guerra e da marina sotto la denominazione generica di merci o mercanzie, questa assicurazione si considera solo come « franca da molestie di guerra ».*

Una speciale indicazione è necessaria in principal modo riguardo ai seguenti oggetti: pol-

Condizioni generali.

§ 49. *Se le merci, sulle quali è presa l'assicurazione, sono caricate in istato di avaria o sono spedite come avariate, l' assicurazione, se nessuna dichiarazione di ciò è stata fatta nell'atto di prendere l'assicurazione,*

Condizioni di Brema.

vere, piombo, palle, cannoni, fucili, pistole, sciabole, spade, ed ogni specie di munizione e di armi, come pure coltelli lunghi e sciabole d' abbordaggio, ed inoltre zolfo, salnitro, pece, catrame, resina, canape, sartiame, vele, alberi, legname da costruzione per navi, metallo per corazzatura di navi, ferramenta da servire per costruzione di navi, tele da vele, tele di lino di Fiandra e sacchi.

Inoltre le disposizioni di questo paragrafo si applicano a tutti gli altri oggetti, che presso le potenze belligeranti si considerano come contrabbando di guerra, o possono essere dichiarati tale prima della conclusione dell'assicurazione.

Condizioni generali.	**Condizioni di Brema.**
si considera come franca di avaria (§ 103).	
Nel caso di perdita, sia totale sia parziale, di tali merci, l' assicuratore deve comunicare tutte le notizie a lui pervenute o tutti i documenti ottenibili, da cui si possa desumere il grado di avaria delle merci, ed allora deve farsi a favore dell'assicuratore una deduzione corrispondente alle circostanze del valore,. che le merci avrebbero avuto, se non fossero state avariate.	
Se l'assicurato non adempie, o non adempie debitamente, all'obbligazione sopra impostagli, l' assicuratore paga solo la metà di ciò che avrebbe dovuto pagare, se nessuna avaria vi fosse stata.	
§ 50. *Se sono assicurate merci, che siano o debbano essere trasbordate da un' altra nave, sulla quale hanno fatto un viaggio, senza prima essere state messe in terra o visitate, deve di*	Cfr. § 45. *Nelle assicurazioni di merci, che siano state trasbordate da una nave, senza prima essere state messe in terra ed ivi convenientemente visitate, l'assicuratore non presta alcun*

Condizioni generali.

ciò essere fatta dichiarazione all'atto di prendere l'assicurazione: in caso contrario l'assicurazione di queste merci si considera fatta franca d'avaria salvo il caso di investimento (§ 104).

§ 51. *Se all'assicuratore di merci non è dichiarato che esse siano state portate dalla terra alla nave e su quest'ultima caricate, ovvero portate dalla nave in terra, in un modo inusitato nel luogo ovvero, quand' anche lo siano state nel modo usato* (§ 73 al. 3), *però in circostanze straordinariamente pericolose, l' assicuratore non è responsabile per la perdita o per il danno derivante da tale trasporto, qualora l'assicurato od una delle persone da pareggiarsi a lui riguardo all' obbligo della dichiarazione* (§§ 29, 30) *conoscesse quella*

Condizioni di Brema.

risarcimento per avarie ed altri vizi, salvo che non sia debitamente dimostrato lo stato perfetto delle merci nel momento del trasbordo.

Il rischio comincia in tali assicurazioni solo dal momento, in cui le merci relative siano giunte a bordo della nave, sulla quale sono trasbordate.

Condizioni generali. | **Condizioni di Brema.**

circostanza, o dovesse conoscerla usando la dovuta diligenza (1).

§ 52. *Se il valore assicurabile di merci è stimato nella polizza, e nella stima è compreso il nolo anticipato, che il noleggiante non è tenuto a restituire, benchè le merci assicurate non raggiungano il porto di destinazione* (§ 22 al. 2), *deve ciò essere dichiarato all'assicuratore delle merci nel momento della conclusione del contratto.*

Se ciò non è fatto, l'assicuratore in caso di avaria comune non risarcisce la quota di contribuzione eventualmente imposta a queste merci nel regolamento di avaria e quelle altre spese,

(1) Giusta le modificazioni recentemente approvate dagli assicuratori d' Amburgo, il § 51 è stato abrogato, e con ciò è stato tolto l' obbligo speciale di dichiarazione fin qui imposto riguardo all'uso di imbarcazioni leggiere e degli altri trasporti sussidiarii (Non si deroga con ciò all'obbligo generale di dichiarazione derivante dai §§ 29 e seg. Art. 810 e seg. Cod. Comm.).

Condizioni generali.

che avrebbero gravato il nolo, se questo non fosse stato anticipato.

§ 53. *Se è stata presa un' assicurazione per il capitano, per il timoniere o per le persone dell' equipaggio sopra merci, che questi portano seco in mare, nell' atto di prendere l' assicurazione deve essere esplicitamente dichiarato, che l' assicurazione è presa per conto loro; in caso contrario questa è inefficace per l' assicuratore e può essere stornata.*

§ 57. *Se nel caso di assicurazione del profitto immaginario l' assicurato ha già fatto assicurare altrove sullo stesso oggetto un profitto immaginario, sia separatamente sia insieme ad un' assicurazione di merci* (§ 24), *e non è fatta di ciò alcuna dichiarazione all' atto della conclusione del contratto, l' assicurazione è inefficace per l' assicuratore ed il premio è guadagnato.*

Condizioni di Brema.

§ 52. *Se in seguito ad investimento di una nave*

Condizioni generali.	Condizioni di Brema.
	o per inabilità della stessa per altro motivo a compiere il viaggio, il carico deve essere trasportato nel luogo di destinazione sopra un'altra nave, incombe all'assicurato l'obbligo di farne subito dichiarazione e di far annotare sulla polizza il passaggio e la continuazione del rischio e di intendersi anche coll'assicuratore circa l'assicurazione delle spese, a rimborsare le quali questi non è altrimenti tenuto.

Alla riassicurazione si applicano:

§ 58. *Chi fa riassicurare è tenuto a dichiarare esplicitamente non solo che si tratta di prendere una riassicurazione* (1), *ma anche ad indicare il giorno della conclusione dell'originaria assicurazione, ed a*	§ 49. *Una riassicurazione deve essere dichiarata come tale, ed insieme devono essere indicati il tempo ed il luogo dell'originaria assicurazione, unitamente a tutte le altre circostanze note al proponente, che possano influire nell'apprezzare il rischio, come ciò è indicato in generale anche nel § 42. Se queste indicazioni sono omesse, l'assicuratore, quale as-*

(1) Non però per quali rischi chi fa assicurare ritenga il rischio, ovvero se per tutto il rischio sia eventualmente presa la riassicurazione (*Entsch. des R. O. H. G.* XXIV pag. 392 e seg.).

Condizioni generali.	**Condizioni di Brema.**
comunicare all'assicuratore tutte le notizie rilevanti a lui partecipate dall' assicurato all' atto della conclusione del contratto, come pure tutte quelle apprese altrove nel frattempo circa l'oggetto assicurato ; altrimenti l'assicurazione è inefficace per l' assicuratore ed il premio è guadagnato.	*suntore della riassicurazione, non presta alcuna indennità, mentre però il premio è guadagnato.*

Per l' assicurazione delle somme date a cambio marittimo valgono le seguenti nosme:

§ 41. *Se nell' assicuzione di un cambio marittimo non è dichiarato che questo sia dato sopra una nave in zavorra, o che l'atto di cambio marittimo sia stato emesso per un debito anteriore all' incominciamento del viaggio assicurato, l'assicurazione è inefficace per l' assicuratore ed il premio è guadagnato.*	§ 50. *Chi fa assicurare un atto di cambio marittimo deve indicare l'oggetto vincolato. Se ciò non è fatto, si ritiene che in quest' atto siano vincolati la nave ed il carico nonchè il nolo; e se sorge un diritto ad indennità e risulta che era vincolata solo la nave con o senza il nolo, e non era insieme vincolato il carico, l' assicuratore non è tenuto ad alcun compenso maggiore di quello che dovrebbe prestare, se fossero stati cumulativamente vincolati la nave,*

Condizioni generali.	**Condizioni di Brema.**
	il nolo ed il carico (1). *Nessun diritto sussiste però verso l'assicuratore, se la nave vincolata viaggiava solo in zavorra e nessuna dichiarazione fu fatta di ciò all'atto dell'assicurazione.* *Così pure, nell' assicurazione di un atto di cambio marittimo, si deve indicare espressamente, se sulla stessa nave, a scienza dell' assicurato, sussista un cambio marittimo posteriore o gravino debiti della nave sorti posteriormente. Se ciò è taciuto, rimpetto all' assicuratore il cambio marittimo propostogli da assicurare si riguarda come il debito più recente della nave.* *Devesi inoltre dichiarare, se il cambio marittimo da assicurare fu contratto nel porto di partenza od in un porto di rilascio forzato: inquantochè altrimenti si presume quest'ultimo caso, ed il cambio marit-*

(1) Cfr. il commento all' Art. 807 Cod. Comm.

Condizioni generali.	Condizioni di Brema.
	timo concluso nel porto di partenza non si considera quale oggetto dell'assicurazione, e con ciò il danno che lo colpisca, l' assicuratore non è tenuto a risarcirlo.
	Se un cambio marittimo è contratto per un debito anteriore all' incominciamento dell' ultimo viaggio della nave, l' assicurazione di esso può aver luogo soltanto per mezzo di una convenzione espressa: altrimenti essa è inefficace, e tuttavia va pagato il premio.
	Qualora gravi sulla nave anche un cambio marittimo precedente, sia questo stato contratto durante l' ultimo viaggio o prima dello stesso, deve esserne fatta dichiarazione anche nell' assicurazione di un cambio marittimo posteriore, in quanto l' assicurato ne sia informato; se egli lo cela, perde ogni diritto ad indennità.

Riguardo all' assicurazione degli esborsi fatti per avaria danno norma:

Condizioni generali.

§ 42. *Se nell' assicurazione di esborsi per avaria non è dichiarato che essi riguardino solo il carico ovvero questo unitamente ad altre cose, si ritiene che essi si riferiscano esclusivamente alla nave ed al nolo.*

Se la nave naviga in zavorra, ciò deve essere dichiarato nell'assicurazione degli esborsi per avaria: altrimenti l'assicurazione è inefficace per l' assicuratore ed il premio è guadagnato.

Condizioni di Brema.

§ 51 (dello stesso tenore del § 42 delle Condizioni generali qui di contro riferito).

Art. 811.

Nel caso di un'assicurazione per conto altrui devono essere dichiarate all'assicuratore all' atto della conclusione del contratto anche quelle circostanze, che sono note all'assicurato stesso o ad un incaricato intermedio.

Non si tien conto però della scienza dell' assicurato o di un incaricato intermedio, se la circostanza fu loro nota così tardivamente che non avrebbero più potuto informarne chi fece assicurare prima della conclusione del contratto senza ricorrere a misure straordinarie.

Non si tien conto della scienza dell'assicurato neppure quando l' assicurazione sia fatta senza incarico di lui e senza che egli lo sappia.

1. Se in un'assicurazione per conto altrui prendono parte più persone intermedie, tanto l'assicurato come ogni persona intermedia è tenuta a fare le corrispondenti comunicazioni solo coll'intermediario successivo (il che fu riconosciuto anche alla Conferenza d'Amburgo; Prot. VII pag. 3155); l'assicuratore non può quindi pretendere che gli siano fatte comunicazioni dirette da altri fuorchè da colui col quale egli stesso ha contrattato.

2. La *bona fides*, che domina il contratto di assicurazione, impone all'assicurato l'obbligo di comunicare a chi fa assicurare le circostanze importanti, che vennero a sua conoscenza anche dopo di aver conferito a quello l'ordine di assicurare. Ma essa non esige che egli ricorra a mezzi straordinarii per far pervenire all'assicuratore notizie a suo proprio svantaggio. Non si può decidere però in generale, se un mezzo debba riguardarsi come ordinario o straordinario, ma solo secondo le circostanze del caso concreto. Nel maggior numero dei casi si dovranno ancora oggidì riguardare come mezzi straordinarii il telegrafo ed una staffetta in causa anche delle spese rilevanti, il cui rimborso l'assicurato non potrebbe pretenderlo da nessuno. Ma si possono concepire casi, in cui questi mezzi di trasporto siano da riguardarsi come ordinarii. Ciò invero non si dovrà ritenere in ogni caso, in cui l'ordine di assicurazione sia spedito telegraficamente: così indubbiamente non, quando fosse comunicato all'assicuratore essere l'ordine pervenuto telegraficamente. Con ciò infatti sarebbe esclusa la possibilità di ritenere che l'assicurato riconosca come ordinario questo mezzo di comunicazione. (Così hanno conformemente deciso in un caso il Tribunale di Commercio di Amburgo in una sentenza del 18 Giugno 1868, il Supremo Tribunale di Amburgo in una sentenza dell'8 Dicembre 1868 ed il Supremo Tribunale di Appello di Lubecca il 5 Marzo 1870; V. KIERULFF, *Sammlung* VI pag. 129 e seg.). La cosa sarebbe diversa, se l'assicurato fosse solito a servirsi di regola del telegrafo per le sue comunicazioni relative in generale alle assicurazioni od alla gestione della nave (Cfr. anche Prot. VII pag. 3154; VIII pag. 4313 e seg.). In conformità a ciò è detto anche nelle Condizioni generali § 30:

Il decidere, se in un caso determinato l'uso

del telegrafo sia da annoverarsi fra le misure ordinarie o straordinarie, dipende dalle circostanze del caso concreto (1).

Art 812.

Qualora non sia adempiuto l'obbligo indicato nei due precedenti articoli, il contratto è inefficace per l' assicuratore.

Questa disposizione però non si applica, se la circostanza non dichiarata era nota all' assicuratore o si doveva presumere che gli fosse nota.

1. Il Codice stabilisce come conseguenza dell' inosservanza delle disposizioni degli art. 810 e 811 l' inefficacia del contratto per l'assicuratore; cioè cessano i doveri di quest'ultimo derivanti dal contratto di assicurazione ed al contrario resta salvo il diritto di lui a tutto il premio convenuto. A tale riguardo non si tien conto, se la mancanza di dichiarazione provenisse da un *dolus* o da una *culpa* di chi fece assicurare, ovvero fosse la conseguenza di un errore per avere quest'ultimo eventualmente ritenuto irrilevante il fatto, di cui si tratta, ovvero incredibile la notizia a lui pervenuta in proposito (2) (*Entsch. des R. O. H. G.* VIII pag. 233; cfr. art. 813 al 2 Cod. Comm.). Così pure non si tien conto, se la circostanza taciuta abbia provocato od aggravato il sinistro realmente verificatosi, ovvero non abbia esercitata alcuna influenza sullo stesso; perchè il Codice stabilisce quale requisito dell' inefficacia del contratto di assicurazione esclusivamente il fatto di non aver dichiarata una circostanza, che, per la sua rilevanza nel giudicare il pericolo da sopportarsi dall' assicu-

(1) La giurisprudenza francese richiede l' avviso telegrafico. CAUMONT pag. 849 n. 441.

(2) Conformemente a ciò si legge nelle Condizioni generali § 29 al. 1: *La partecipazione di notizie della sopra indicata specie non può essere omessa neppur allorquando chi fece assicurare le ritenga infondate od incerte.* (Nelle Condizioni di Brema § 42 n. 1 è detto: *allorquando egli abbia ritenuto non rilevante o non affatto certo ciò che è pervenuto a sua cognizione in proposito*).

ratore, poteva esercitare un'influenza nel decidere quest'ultimo ad addivenire al contratto alle condizioni pattuite (Cfr. Prot. VII pag. 3145 e seg.). Però, già secondo il diritto precedente, l'opinione prevalente giungeva allo stesso risultato (BENECKE — NOLTE II pag. 25 e seg.; Sentenza del Tribunale Supremo d'Appello di Lubecca del 21 Dicembre 1844; SEUFFERT, *Archiv* I n. 219; cfr. Sentenza dello stesso Tribunale del 18 Gennaio 1866; KIERULFF, *Sammlung* II pag. 35).

Devesi osservare però che l' ommettere di dichiarare una circostanza, la cui comunicazione è prescritta nelle condizioni fisse di assicurazione, rende inefficace l'assicurazione solo allorquando nelle condizioni non sia stabilito per il caso concreto uno speciale pregiudizio. Se questo si riscontra, esso dà norma in proposito (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 18 Gennaio 1866, KIERULFF, *Sammlung* II pag. 35).

2. La disposizione dell'al. 1 cessa, se all'assicuratore stesso era nota la circostanza non dichiarata, ovvero si doveva presumerla come a lui nota. E si deve presumere che una circostanza sia stata nota all'assicuratore, quando questa sia pervenuta a lui in modo che un ordinario e diligente commerciante non potesse ignorarla.

Ciò però non vale per le notizie dei giornali e specialmente per le informazioni circa la navigazione, imperocchè, quand'anche l'assicuratore avesse letta una tale informazione prima di concludere il contratto di assicurazione, non si può però stabilire l' obbligo di lui di ritenere ciò che ha potuto apprendere riguardo ad una nave, che ancora non lo interessava nel momento della lettura. Sussiste in proposito una pratica costante (cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* II pag. 34 e seg. XVI pag. 80). Nelle Condizioni generali (§ 31 al. 2) la disposizione dell'al. 2 dell'articolo è stata sostituita colla seguente norma:

Questa disposizione (cioè quella dell'al. primo corrispondente all' al. primo dell' Art. 812 Cod. Comm.) *non si applica però, se la circostanza non dichiarata era nota all' assicuratore, ovvero se nel tempo, in cui avrebbe dovuto aver luogo la dichiarazione, era nota in generale nel luogo della conclusione del contratto ovvero nota alla borsa* (1),

(1) Per cosa notoria in Borsa si può intendere, come il TECKLEN-

per modo che l'assicurato dovesse ritenere la circostanza esser nota anche all'assicuratore. Il semplice fatto che una notizia sia riferita nelle informazioni nautiche dei giornali ovvero che sia stata resa nota per mezzo di affissione in un pubblico luogo di affari, non basta per far ritenere la conoscenza della stessa da parte dell'assicuratore o la notorietà.

Ciò però è, a mio avviso, non tanto una modificazione quanto una più precisa illustrazione del disposto del Codice di Commercio: perchè, secondo l'interpretazione da me sopra data, questo non può significare altro fuorchè quanto dispongono le Condizioni generali. Il principio di queste corrisponde anche alla pratica precedente (Cfr. VOIGT, *Erläuterungen zu dem Entwurf eines neu revidirten Plans hamburgischer Seeversicherungen* pag. 13).

Quanto alla prova, che a questo riguardo incombe all'assicurato, basta che egli provi essere stata la circostanza di cui si tratta nota all'assicuratore o notoria: non gli incombe anche l'ulteriore prova che l'assicuratore se ne sia ricordato anche nel momento di conclusione del contratto, perchè si può pretendere da un uomo d'affari che non lasci passare inosservate e non dimentichi circostanze importanti a lui note (*Entsch. des R. O. H. G.* XII pag. 171 e seg.).

3. Se una circostanza rilevante non dichiarata all'assicuratore non era nota a lui già nel momento della conclusione del contratto, ma ancora prima che la polizza fosse completata e rilasciata, egli non potrebbe sottrarsi alle sue obbligazioni col riferirsi al primo alinea dell'art. 812. Se anzi l'assicuratore completa la polizza o la rilascia all'assicurato, pur sapendo che questi ha taciuto una circostanza importante a lui nota, ciò si può interpretare solo nel duplice modo seguente: O l'assicuratore ha voluto ratificare l'assicurazione nelle condizioni ormai a lui note, ovvero ha perfezionata o rilasciata la polizza, sapendo essere il contratto efficace solo

BORG esattamente osserva nel suo *Kommentar zu den Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen* pag. 20, anche ciò che è notorio solo nella Borsa per le assicurazioni.

riguardo ai suoi diritti, ma non riguardo alle sue obbligazioni. Nel primo caso, poichè l'assicuratore non può revocare l'approvazione data al contratto senza riserva, la cosa sta come se la circostanza in questione gli fosse stata nota già prima della conclusione del contratto di assicurazione, e non può quindi impugnare il contratto, giusta il secondo alinea dell'art. 812. Nel secondo caso la condotta dell' assicuratore contraddirebbe nel modo più grave colla *bona fides*, che domina il contratto di assicurazione, e l'eccezione da lui opposta all'obbligo di pagamento dell' indennità sarebbe infirmata con una *replicatio doli* (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* VIII pag. 233 e seg.) (1).

Art. 813.

Se da chi fece assicurare viene fatta all' atto della conclusione del contratto una dichiarazione inesatta riguardo ad una circostanza rilevante

(1) Il diritto inglese concorda col germanico riguardo all' obbligo della dichiarazione ed alle conseguenze dell' inosservanza di quest' obbligo: ARNOULD I pag. 480-482, 509 e seg. 528 e seg.; LOWNDES *Insurance* § 134 e seg. 144 e seg. Così pure il *Code de Commerce* francese (Art. 348): *Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement, qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annulent l'assurance. L'assurance est nulle même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la difference n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.* Lo stesso è a dirsi per il *Code de Commerce* belga I, tit. 10, art. 9, per il Codice di Commercio olandese Art. 251, per la legge marittima della Finlandia Art. 197 e per il diritto norvegese (Condizioni del 1831 § 28). Riguardo alle merci, che per loro natura sono soggette a deperimento od a calo, il *Code* (francese Art. 355; belga II Art. 185) contiene la seguente disposizione speciale: *Il sera fait désignation dans la police des marchandises sujettes, par leur nature, à déterioration particulière ou diminution, comme blés ou sels ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes, qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.*

(art. 810), il contratto è inefficace per l'assicuratore salvo che fosse nota a lui l'inesattezza della notizia.

Questa disposizione si applica senza distinguere, se la dichiarazione sia stata fatta in modo inesatto scientemente o per errore, se con o senza colpa.

1. Il pregiudizio stabilito nell'alinea primo per la dichiarazione inesatta (1) cessa solo se l'inesattezza della dichiarazione era nota all'assicuratore, ma non anche, come nell'articolo precedente, se questa poteva presupporsi nota, imperocchè, come fu osservato alla Conferenza di Amburgo (Prot. VII pag. 3153), non sarebbe giustificato il fare sopportare all'assicuratore le conseguenze, se in base ad una dichiarazione dell'assicurato avesse ritenuta inesatta una comunicazione pervenutagli da altra parte ed avesse accordata fede a quella dichiarazione. Si presuppone anche una vera scienza dell'assicuratore, e non si guarda a ciò che questi abbia potuto presumere o ritenere con maggiore o minore certezza (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 18 Gennaio 1866; Kerulff, *Sammlung* II pag. 36).

2. La disposizione dell'alinea secondo è stata designata come una particolarità dell'assicurazione marittima (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Berlino del 2 Settembre 1870; Seuffert, *Archiv* XXV n. 73; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* X pag. 159). Ciò però non è da intendersi nel senso che il principio in esame si fondi esclusivamente sopra la disposizione positiva del Codice di Commercio, mentre era già riconosciuto nella pratica precedente (Voigt, *Erlaüterugen zu dem Entwurfe eines neu revidirten allgemeinen Plans hamburgischer Seeversicherungen* pag. 14).

3. Qualora sia controverso, se le indicazioni date da chi fece assicurare riguardo alle circostanze rilevanti siano o no conformi al vero, l'onere della prova incombe per la natura

(1) Il diritto francese (*Code de Commerce* Art. 348) e quello inglese (Arnould I pag. 480 e seg.) concordano anche a questo riguardo col germanico (Cfr. la nota precedente).

della cosa a chi fece assicurare (Sentenza del Supremo Tribunale di Lubecca del 30 Maggio 1849; SEUFFERT, *Archiv* VI n. 248.

4. Giusta le Condizioni generali (§ 35), *un' indicazione scientemente inesatta* riguardo all' oggetto dell' assicurazione, al nome della nave e del capitano, al luogo di partenza o di caricamento od a quello di destinazione rende *l'assicurazione inefficace per l' assicuratore ed il premio è guadagnato.* Una *indicazione inscientemente inesatta* circa *l'oggetto dell' assicurazione, il nome della nave, il luogo di partenza o di caricamento ed il luogo di destinazione* rende (a termini del § 36) invero anche l' *assicurazione inefficace per l'assicuratore, pur essendo guadagnato il premio, ma frattanto può secondo le circostanze farsi luogo allo storno.*

Un' inesattezza non essenziale nella designazione della nave (è detto inoltre al § 36) *non pregiudica l' assicurazione. Le versioni del nome della nave in altre lingue di regola sono riguardate come inesattezze non essenziali.*

Nell' indicazione del nome del capitano è implicita la dichiarazione che il nominato abbia condotta la nave o sia stato destinato a condurla, sicchè solo dopo il conferimento dell'ordine di assicurare possa essersi verificata od essere stata nota una eventuale modificazione (*Vedi anche § 62*). *In ispeciali circostanze può frattanto l' assicurazione essere pregiudicata in causa di un' erronea indicazione del nome del capitano.*

Art. 814.

Qualora in un'assicurazione di più oggetti o di un'università di oggetti siasi contravvenuto agli Articoli 810 al 813 riguardo ad una circostanza, che concerna solo una parte degli oggetti assicurati, il contratto resta efficace per l' assicuratore riguardo all'altra parte. Il contratto è però inefficace per l' assicuratore anche riguardo a questa parte, quando risulti che egli non avrebbe assicurata questa parte sola alle medesime condizioni.

Nell'applicare questa disposizione (1) non si guarda, come fu rilevato alla Conferenza di Amburgo (Prot. VII pag. 3150 e seg.), se i contraenti od uno di essi abbiano avuto o meno in vista fin dal principio una eventuale ripartizione dell'assicurazione ed abbiano o meno ciò manifestato all'atto della conclusione del contratto, ma solo si guarda, se l'assicurazione, come di regola avviene, apparisca di fatto divisibile, e non esista alcuna circostanza, che possa giustificare la supposizione che l'assicuratore, qualora avesse conosciuta l'intiera verità, non avrebbe concluso il contratto in generale.

Quest'ultima cosa è naturalmente da decidersi per mezzo di periti. Se, per esempio, nell'assicurazione di un carico composto di mille sacchi non è stato dichiarato che 100 sacchi erano caricati sopra coperta, l'assicurazione è inefficace per l'assicuratore solo riguardo a questi ultimi cento sacchi, salvo che in causa del caricamento sopra coperta non fosse stata pregiudicata la sicurezza della nave, e con ciò fosse stato messo in pericolo anche il carico, che si trovava sotto coperta.

Art. 815.

All'assicuratore spetta tuttavia nei casi degli Art. 810 fino al 814 l'intiero premio, anche quando egli faccia valere la totale o parziale inefficacia del contratto.

L'assicuratore ha diritto all'intiero premio senza guardare, se l'ommissione della dichiarazione o l'inesatta dichiarazione sia derivata da un *dolus* o da una colpa di chi fece assicurare ovvero da un errore non colpevole dello stesso. Fu data questa disposizione, perchè non si ritenne giusto d'imporre all'assicuratore, che richiede il premio ed il quale sopporta sempre il rischio che l'ommissione dell'obbligo della dichiarazione non venga alla luce, la prova sommamente difficile del motivo, per cui sia stata ommessa la dichiarazione ovvero sia stata fatta una dichiarazione falsa (2) (Prot. VII, pag. 3627-3630).

---

(1) La stessa disposizione è data in modo espresso anche dalla legge marittima per la Finlandia (Art. 197 al. 2).

(2) Giusta il diritto inglese, il premio può non essere restituito dal-

SEZIONE TERZA.

DELLE OBBLIGAZIONI DELL'ASSICURATO DERIVANTI DAL CONTRATTO DI ASSICURAZIONE

CENNO GENERALE.

Se non fu convenuto altrimenti, il premio si deve pagare dopo la conclusione del contratto ed è tenuto a pagarlo chi fece assicurare; però nel caso di assicurazione per conto altrui è obbligato a ciò *in subsidium* anche l' assicurato (Art. 816). L'assicurato non può mutare il viaggio assicurato (Art. 817); egli non può ritardare indebitamente l'incominciamento od il compimento dello stesso, ed in nessun caso può cagionare un aumento od un cangiamento del rischio e specialmente dar luogo col fatto proprio ad alcuna deviazione (Art. 818). Nel caso di assicurazione di merci l' assicurato non può far trasportare le merci altrimenti che per mezzo della nave indicata nel contratto (Art. 820), mentre l' indicazione del capitano solo in nessuna specie di assicurazione vale come promessa che questi conserverà anche la direzione della

---

l'assicuratore solo nel caso di dolo di chi fece assicurare: Arnould I pag. 432. Il *Code de Commerce* francese (Art. 348) e gli altri Codici che lo seguono (per es. quello olandese Art. 251 ed il *Code de Commerce* belga I tit. 10 art. 9) stabiliscono nei casi in esame la nullità del contratto. Il Boistel (pag. 1989 e seg.) indica quale opinione prevalente fra i giuristi francesi che al caso previsto dall' Art. 348 si applichino gli Art. 357 e 358 del *Code*, cioè l'assicuratore abbia diritto a tutto il premio nel caso di *dolus* dell' assicurato, altrimenti solo ad un compenso del 1/2 0/0. Il Laurin in Cresp III pag. 210 nota 72 vuol concedere in ogni caso all'assicuratore solo un diritto all'1/2 0/0. Il Cresp III pag. 208-210 concede all'assicuratore solo il diritto di far valere la nullità; se egli non fa uso di questo diritto, non può pretendere alcun premio. Solo se il premio fosse già pagato, sembra che il Cresp, nel caso di vero *dolus* dell' assicurato, non voglia imporre all' assicuratore l' obbligo di restituire il premio.

nave (Art. 819). Se nell'assicurazione di merci non è indicata la nave, l'assicurato deve designare all'assicuratore la nave, sulla quale sono caricate le merci, non appena ne abbia avuto notizia (Art. 821). Se si è verificato un sinistro, chi fece assicurare (e così pure l'assicurato, purchè avesse conoscenza dell'assicurazione) deve darne partecipazione all'assicuratore non appena gliene sia pervenuta notizia (Art. 822). Inoltre l'assicurato deve in questo caso provvedere, per quanto è possibile, al salvataggio delle cose assicurate, come pure ad ovviare a maggiori danni, possibilmente previe intelligenze coll'assicuratore (Art. 823).

Art. 816.

Qualora non siasi convenuto altrimenti, il premio deve pagarsi subito dopo la conclusione del contratto, e, se fu richiesta una polizza, all'atto della consegna della polizza.

Al pagamento del premio è tenuto chi fa assicurare.

Se nel caso di assicurazione per conto altrui chi fa assicurare è divenuto insolvibile e non ha ancora ricevuto il premio dall'assicurato, l'assicuratore può pretendere il pagamento del premio anche dall'assicurato [a].

---

[a] Cfr. Art. 18 del Capitolato d'assicurazione per corpo, attrezzi, colonna ed armamento sulla piazza di Genova, a termini del quale il premio dovuto va pagato dall'assicurato al domicilio dell'assicuratore ai termini convenuti. In mancanza di patti speciali, il premio del tempo di *ferma* deve pagarsi all'atto del contratto in uno o più buoni o simili titoli cedibili o negoziabili aventi scadenza a tre mesi per la sicurtà per un tempo di *ferma* non maggiore di sei mesi o di sei mesi per quelle di più lunga durata; ed il premio del tempo di rispetto deve essere pagato allo spirare della sicurtà. Il ritardo del pagamento del premio o del titolo relativo porta di pieno diritto il pagamento del sinistro e delle avarie a sei mesi invece di tre. — Per l'Art. 20, in caso di pagamento di un danno gli assicuratori hanno diritto al compenso di tutti i premi loro dovuti dall'assicurato, ancorchè il pagamento non ne fosse ancora dovuto. — La polizza italiana sopra merci dispone poi all'Art. 18 che l'assicurato è tenuto a pagare il relativo premio in contanti, e tale pagamento deve, sotto pena di perdita di ogni azione di diritto verso l'assicuratore, eseguirsi al domicilio dei singoli assicuratori entro quindici giorni dalla data di emissione della polizza; se per convenzione contraria il pagamento del premio fosse stabilito a termine,

Riguardo all'al. 1 devesi osservare il § 59 al. 2 delle Condizioni generali:

Nulla è modificato circa alla scadenza (1) *ed in conseguenza all' esigibilità del premio alle epoche sovra indicate, qualora gli assicuratori nel corso ordinario di affari siano soliti a chiedere il pagamento dei premii soltanto dopo la decorrenza di determinati periodi di tempo, per esempio di tre o sei mesi.*

2. Chi fa assicurare è tenuto al pagamento del premio, tanto se ha contratta l' assicurazione per conto di un terzo nominato, quanto se l' ha contratta per conto altrui senza designare la persona dell' assicurato o per conto di chi spetta. Questo principio non si applica a colui che ha concluso il contratto di assicurazione in nome di un'altra persona come rappresentante di questa, il quale in generale non è considerato come colui che fa assicurare (Prot. VII pag. 3167 e seg.). Le Condizioni generali § 59 al. 4 hanno rilevato ciò in modo espresso:

Nelle assicurazioni concluse per incarico ed in nome dell' assicurato (§ 6), *questi è obbligato senz' altro verso l' assicuratore al pagamento del*

(1) In luogo dell' espressione del Codice « devesi pagare », nelle Condizioni generali si legge alla fine dell' al. 1 del § 59 l' espressione « scade ».

v'ha una mora eguale per il pagamento dei danni. In caso di fallimento o di sospensione di pagamenti, aggiunge il successivo Art. 14, se il rischio non è terminato ed il premio non è pagato o fu pagato mediante cambiale od obbligazione, l'assicuratore può domandare causione ed in difetto di quest' ultima entro cinque giorni dopo fattane la domanda, si considera come annullata la polizza: l'assicuratore ha pure diritto in qualunque mano si trovi la polizza di detrarre dall' importo della perdita o danno a pagarsi l' ammontare dei premi ad esso dovuti dall'assicurato primitivo, non solo per la stessa sicurtà, ma anche per altre sicurtà anteriori o posteriori, scaduti o non scaduti, restituendo le relative cambiali od obbligazioni come danaro contante: in ogni caso però, anche non verificandosi l'insolvibilità dell' assicurato, l' assicuratore ha il diritto di conteggiare, a pagamento del danno o sinistro, il pagamento del premio della polizza, ancorchè questo non sia scaduto, come pure tutti gli altri premi già scaduti.

premio; però se l'assicurato non è soggetto alla competenza del luogo della conclusione del contratto, anche il rappresentante che conclude per lui è tenuto a ciò solidariamente, salvo che egli non abbia declinata in modo espresso questa responsabilità all'atto della conclusione del contratto ed abbia fatto sì che di questa declinatoria sia fatta menzione nella polizza, che viene rilasciata.

Il principio che l'assicuratore non possa in caso d'insolvibilità di chi fece assicurare rivolgersi per il premio verso l'assicurato, qualora questi abbia già pagato a quello il premio, fu alla Conferenza di Amburgo motivato nel modo seguente: Apparisce più giusto che l'assicuratore, il quale all'atto della conclusione del contratto non ha tenuto, riguardo al premio, affatto conto dell'assicurato, ma ha avuto riguardo soltanto a chi fece assicurare e solo a questo ha fatto credito, sopporti la perdita, anzichè l'assicurato paghi il doppio (Prot. VII pag. 3578).

4. All'al. 2 dell'articolo si connette anche l'al. 5, del § 59 delle Condizioni generali:

Se un'assicurazione è conclusa senz' incarico, (§§ 5, 6) *è tenuto primieramente al pagamento del premio solo quegli che fa assicurare. Se il terzo, nel cui interesse ha luogo la conclusione del contratto, l'approva, si fa luogo all'eventuale responsabilità di lui, come nell'assicurazione per conto altrui, in conformità al precedente alinea terzo* (2).

Art. 817.

Qualora in luogo del viaggio assicurato sia intrapreso un altro viaggio prima che il rischio abbia incominciato a correre per l'assicuratore, questi è liberato da ogni responsabilità nelle as-

(2) Questo è conforme all'alinea terzo dell'Art. 816 Cod. Comm.

sicurazioni della nave e del nolo; nelle altre assicurazioni l' assicuratore sopporta il rischio per l' altro viaggio solo quando il mutamento del viaggio non sia fatto nè dall' assicurato nè per incarico o coll' approvazione dello stesso.

Se il viaggio assicurato è cambiato, dopo che il rischio ha incominciato a correre per l' assicuratore, questi non risponde per i sinistri verificatisi dopo il cambiamento del viaggio. Egli risponde però per questi sinistri, se il cambiamento non è fatto nè dall'assicurato, nè per incarico o coll'approvazione dello stesso, ovvero se è causato da una necessità, salvo che questa necessità non provenga da un rischio, che non sia a carico dell' assicuratore.

Il viaggio è cambiato, non appena sia messa in esecuzione la deliberazione di rivolgerlo verso un altro porto di destinazione, quand' anche le rotte per i due porti di destinazione non fossero ancora disgiunte. Questa disposizione vale tanto per i casi del primo alinea di quest' articolo, quanto per i casi del secondo [*a*].

1. La regola fondamentale dell'articolo è la seguente: L'obbligazione dell' assicuratore cessa, se il viaggio, per il quale è presa l'assicurazione, è modificato, sia che questo sia intrapreso da un porto diverso da quello indicato nell'atto di concludere il contratto di assicurazione, sia che esso sia rivolto ad un altro

---

[a] *Art. 617 Cod. Comm. I cambiamenti di via, di viaggio o di nave provenienti dal fatto dell' assicurato non sono a carico dell' assicuratore: questi guadagna il premio, se ha cominciato a correre i rischi. — Art. 628 Cod. Comm. L' assicuratore è liberato dai rischi e guadagna il premio, se l' assicurato spedisce la nave in un luogo più lontano di quello indicato nel contratto, quantunque per la stessa via. — L'assicurazione ha pieno effetto, se il viaggio è abbreviato, qualora la nave approdi in un luogo ove poteva fare scalo.* Cfr. *Art. 432 Cod. Comm.*, a termini del quale l'assicuratore è liberato, quando per fatto dell' assicurato vengano trasformati od aggravati i rischi col cambiamento di una circostanza essenziale in guisa che l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non lo avrebbe dato alle medesime condizioni, se al tempo del contratto fosse esistito questo nuovo stato di cose: è fatta eccezione, se l'assicuratore abbia continuato ad eseguire il contratto dopo avere avuto notizia del cambiamento.

porto di destinazione. Questa regola corrisponde alla natura delle cose, poichè al rischio, per il quale è presa l'assicurazione, è sostituito un altro. Il viaggio assicurato non è intrapreso; per il viaggio intrapreso in luogo di quello non è presa alcuna assicurazione. Ciò malgrado, il Codice non si è attenuto strettamente a questa regola. Esso anzi annette effetti diversi al mutamento del viaggio, secondo che il rischio abbia o meno già cominciato a correre per l'assicuratore (V. Art. 827 e seg.). Al quale riguardo però è da osservarsi che la legge contempla solo il caso, in cui il mutamento del viaggio abbia luogo colla scelta di un nuovo porto di destinazione (1), in quanto che essa, allorquando al porto di partenza indicato nel contratto è sostituito un altro, si attiene alla regola (V. Prot. VII pag. 3245). Nel primo caso la responsabilità dell' assicuratore almeno di regola non è eliminata, se il mutamento del viaggio è causato da un caso di bisogno — e ciò è da ritenersi equivalente alla *vis maior* (Prot. VII pag. 3180) —; nel secondo caso è irrilevante un tale caso di bisogno. In appoggio di questa diversità si rilevò alla Conferenza d' Amburgo: Se il caso di bisogno verificatosi dopo l'incominciamento del viaggio (p. es. il blocco del porto di destinazione) ha reso inattuabile la navigazione verso l'originario porto di destinazione,

(1) Le Condizioni generali (§ 60 al. 2) pareggiano al cambiamento del viaggio eseguito dopo il principio del rischio dell'assicuratore colla scelta di un porto di destinazione diverso da quello convenuto nel contratto di assicurazione i casi, in cui siasi deviato essenzialmente dalla rotta corrispondente al viaggio assicurato, ovvero siasi approdato ad un porto, il cui approdo non si possa considerare come compreso nel viaggio assicurato (in base all' Art. 818 Cod. Comm.), ovvero siasi mutato l' ordine da osservarsi nel toccare i porti. Riguardo a questa differenza fra le disposizioni del Codice di Commercio e quelle delle Condizioni generali il Tribunale dell' Impero (*Entsch. Ziv. S.* III pag. 145) osserva che la distinzione fra le conseguenze del cambiamento del viaggio, della deviazione dalla rotta corrispondente allo stesso, o del ritardo del viaggio ha qualche cosa di più o meno arbitrario. Esse si basano tutte sulla comune considerazione che dall' assicurato non si può porre in essere un mutamento od un aggravamento del rischio per l'assicuratore, e che, qualora ciò avvenga, debba ritenersi che l' assicurato stesso si sia assunto il rischio.

deve essere concessa alla nave la possibilità di andare altrove, perchè evidentemente non può restare in alto mare: di rincontro non si può dire lo stesso, se il sinistro si è verificato prima che la nave siasi allontanata dal porto di partenza, perchè diversamente si concederebbe all'assicurato la facoltà di sostituire di propria sola iniziativa all' originario oggetto del contratto un altro oggetto (Prot. VII pag. 3185). — Inoltre nel secondo caso l'assicuratore è, nell'assicurazione del corpo della nave e del nolo, liberato sempre dalla sua responsabilità col mutamento del viaggio; nel primo caso invece solo quando il mutamento sia stato eseguito dall' assicurato o per incarico o coll' approvazione di lui. Questa differenza fu giustificata nel modo seguente: Un cambiamento del viaggio, prima che questo sia intrapreso, non può aver luogo senza la cooperazione del capitano. In questi casi il capitano agisce quale agente commerciale, e perciò come agente terrestre dell'armatore, poichè egli non prenderà una tale disposizione altrimenti che in base a nuovi contratti di noleggio. L' armatore deve perciò sopportare tutte le conseguenze di questa condotta del capitano, inquantochè in regola generale sono a carico dell' assicuratore solo le conseguenze di quelle colpe del capitano, che sono imputabili a questo nella sua qualità di agente marittimo dell' armatore (Prot. VIII pag 4319; Cfr. Sentenza del Supremo Tribunale d' Appello di Lubecca del 27 Aprile 1865; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 401 e seg.; Art. 824 n. 6 Cod. Comm.)

2. Il principio che in tutte le altre assicurazioni, all'infuori di quelle del corpo della nave e del nolo, l' assicuratore non sia liberato, quando il mutamento abbia avuto luogo senza alcuna cooperazione dell'assicurato, si spiega con considerazioni di equità, inquantochè l' assicurato stesso non è in grado di impedire quei cambiamenti del viaggio, anche usando la massima attenzione, e l'assicuratore riceve però il premio (Prot. VIII pag. 4318 e seg.).

L'approvazione dell'assicurato, in virtù della quale è eliminata l' obbligazione dell' assicuratore, non occorre che sia esplicita, ma può essere conferita anche tacitamente con atti concludenti; ed un' approvazione tacita si avrebbe da ravvisare già nel non essersi l' assicurato opposto al proposito del capitano, pur essendo in grado di opporsi (Sentenze del Tri-

bunale Supremo di Amburgo del 22 Aprile 1864 e del Supremo Tribunale di Appello di Lubecca del 27 Aprile 1865; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 398 e seg., 404 e seg.; anche nella Raccolta di HERMANN e HIRSCH pag. 389 e 394).

3. Non si ha riguardo al caso di bisogno, se questo ha il suo fondamento in un rischio, che non sia a carico dell'assicuratore. Questo principio è esatto, perchè altrimenti l'assicuratore sarebbe costretto indirettamente a rispondere per rischi, che non si è assunto e che forse ha escluso in modo espresso. L'assicuratore sarebbe perciò liberato dalla responsabilità in forza del cambiamento del viaggio, se questo fosse motivato da un rischio di guerra, e l'assicuratore si fosse esonerato dal sopportare il rischio di guerra col firmare la polizza, inserendovi la clausola: « solo per i rischi di mare » (Prot. VII pagina 3179; VIII pag. 4321-4323). Il caso di bisogno neppure servirebbe di scusa naturalmente, qualora fosse causato da una colpa dell'assicurato: p. es. da un insufficiente armamento della nave (se questa è partita dal porto di inscrizione) nella assicurazione della nave e del nolo.

4. La legge dichiara mutato il viaggio, non appena sia messa in esecuzione la deliberazione di dirigerlo ad un porto di destinazione diverso da quello originariamente contemplato, senza guardare se la rotta percorsa sia ancora identica con quella che conduce all'originario porto di destinazione. A questo proposito si fece rilevare alla Conferenza di Amburgo che una decisione diversa darebbe luogo ad insolubili difficoltà. Qualora si volesse (si osservò) dichiarare responsabile l'assicuratore, finchè le rotte dei due viaggi non coincidano più, si dovrebbe accertare, cosa impossibile in molti casi, fin dove le due rotte coincidessero e da quale momento la rotta fosse stata diversa. La decisione corrisponde anche alla natura delle cose. Infatti il viaggio è in realtà affatto diverso da quello assicurato dal momento, in cui è stata contemplata per lo stesso una meta diversa; come pure non può essere stabilito, se la nave, qualora il viaggio assicurato fosse stato eseguito, sarebbe giunta nella relativa contrada nello stesso tempo come dopo il cambiamento del viaggio, ovvero cosa sarebbe altrimenti avvenuto senza questo mutamento (1) (Prot. VII pag. 3184, 3245).

---

(1) Per il diritto inglese l'ARNOULD (I pag. 419) dice: *A change of*

5. La legge richiede che la deliberazione di cambiare il viaggio sia stata messa in esecuzione: non basta che il capitano abbia presa la deliberazione: egli deve averla manifestata esteriormente. Tale sarebbe il caso, p. es., se egli avesse preparato le spedizioni doganali per il porto di destinazione da lui scelto (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 8 Febbraio 1864; HERMANN e HIRSCH, *Sammlung*, pag. 387).

---

voyage takes place when, either before or after sailing, the assured definitively abandons all thought of proceeding to the port of destination set down in the policy. The effect of this is to discharge the underwriter from all liability on the policy from the moment the purpose of to changing the voyage is definitively formed. Hence, if the purpose of changing the voyage be fixed before the commencement of the risk, the policy is void ab initio, and te risk never attaches; if it be not formed till after the ship has sailed, the underwriter is discharged from all liability for losses which may accrue subsequently to its having been formed, although such loss may take place while the ship is still on the track common both to the voyage insured and to that which is substituted for it. Cfr. LOWNDES *Insurance* § 152. Va quì menzionato l' Art. 351 del *Code de Commerce* francese (Art. 182 del belga II): *Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau (ordonné par l'assuré,* aggiunge il *Code* belga), *et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.* Ed una speciale applicazione di questa regola la troviamo nell'Art. 364 del *Code* francese (Art. 195 del belga II): *L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus eloigné que celui qui est designé par le contrat, quoique sur la même route.* (Nel *Code* belga è detto inoltre nel medesimo articolo: *Toutefois l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieurs à la prolungation ou changement de voyage.* Cfr. al riguardo BOISTEL pag. 1050, 1056. Circa il momento, in cui si ha per cambiato il viaggio, si legge (conformemente al diritto germanico) in una decisione della Corte di Cassazione del 8 Agosto 1876: *Le voyage étant reputé changé dès que le navire a pris charge, établi ses expeditions et fait voile pour une autre destination que celle du voyage assuré, et l'assureur étant exonéré, en ce cas, même si la fortune de mer survient avant que la navire se soit écarté de la ligne convenue des risques* (riportata anche dal DREYER nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXIV pagina 585 e seg.), e lo stesso principio era già stato applicato in una decisione del 25 Agosto 1874 (riferita dal DREYER loc. cit. XXII pag. 254).

6. Le Condizioni generali (§ 60 al. 4) stabiliscono, riguardo alla disposizione di questo articolo, anche quanto segue:

Nei casi in cui l' assicurazione resta in vigore malgrado l' avvenuto cambiamento, l' assicurato deve pagare un supplemento di premio corrispondente alle circostanze. Gli incombe anche l' obbligo di informare subito l' assicuratore del cambiamento, non appena questo gli sia noto: in caso contrario l' assicuratore ha facoltà di dedurre dall' indennità, che deve pagare, l' importo di cui essa sarebbe stata ridotta nel caso di tempestiva dichiarazione.

Art. 818.

Se dall'assicurato, o per incarico o coll'approvazione di lui, è indebitamente ritardato l'incominciamento od il compimento del viaggio, ovvero si è deviato dalla rotta corrispondente al viaggio assicurato, ovvero si è toccato un porto, l' approdo del quale non può riguardarsi come compreso nel viaggio assicurato, o se l'assicurato determina in altro modo un aumento od un cambiamento del rischio e particolarmente non adempie una speciale promessa fatta a tale riguardo, l' assicuratore non risponde per i sinistri che si verificassero in seguito.

Quest' effetto però non si verifica:

1° se risulta che l' aumento od il cambiamento del rischio non abbia potuto più esercitare alcuna influenza sul sinistro posteriore;

2° se l' aumento od il cambiamento del rischio, dopo che questo ha già incominciato a correre per l' assicuratore, è causato da un caso di bisogno, salvo che quest' ultimo non provenga da un rischio, che non sia a carico dell' assicuratore;

3° se il capitano è costretto a deviare dalla rotta per dovere di umanità [a].

1. Dal fatto, che nel contratto di assicurazione l' assicuratore si assume la responsabilità soltanto per determinati rischi, ne deriva che la stessa cessa non soltanto appena che in luogo del viaggio contemplato nell'assicurazione sia intrapreso dall' assicurato un viaggio affatto diverso, ma eziandio qualora in qualunque modo sia dall' assicurato posto in essere un aumento od un cambiamento del rischio, e specialmente col non adempiere una promessa relativa fatta in modo esplicito o che sia tacitamente presupposta in un contratto di assicurazione della natura di quello di cui si tratta. Fra le promesse tacite v' ha quella di intraprendere e di compiere il viaggio senza indebito ritardo e di mantenere la rotta che si conviene allo stesso, imperocchè, col mutare il tempo presupposto e la rotta presupponibile del viaggio, si viene a mutare il rischio stesso (1). Naturalmente si ha riguardo ai ritardi

(1) Così anche i giuristi inglesi; V. Lowndes §§ 150, 155. L' effetto della deviazione è indicato colle parole: *The policy comes to end for all purposes the moment the deviation has been actually committed* (Lowndes § 155). *However decisively such an intention — scil. to deviate — may be formed, the underwriter remains liable for all loss incurred prior to its being actually carried tinto effect; i. e. as long as the vessel continues on the direct course of the voyage insured, and before she has reached the dividing point* (Arnould I pag. 419). *The deviation may not really have increased the risk; no loss may have incurred until the ship is again in the same track, possibly at the same time, as if she had not deviated; the deviation may not be in any respect the fault or act of the assured or his agent: all these circumstances are immaterial: the conditions of the contract have been broken, and the contract is at an end* (Lowndes loc. cit.; così pure Arnould pag. 416 e seg.). Il diritto inglese si scosta quindi dal germanico in quanto che quest'ultimo, dando la prevalenza all' equità sullo stretto diritto, fa cessare la responsabilità dell'assicuratore solo quando l' aumento o la dilazione del rischio abbia potuto esercitare alcuna influenza sul sinistro di cui si tratta. V. la disposizione del *Code de Commerce* nella nota precedente.

[a] Vedi la nota all' Articolo precedente.

nell'intraprendere o nel compiere il viaggio solo quando essi siano ingiustificati. Non si ha da tener conto dei ritardi nella partenza o nel compimento del viaggio irrilevanti e richiesti dalla natura e dallo scopo del viaggio (1). Solo con giudizio di periti si può decidere però, se un ritardo sia indebito.

2. Il cambiamento della rotta, la deviazione avviene o collo scostarsi dalla rotta corrispondente al viaggio assicurato (2), o col toccare un porto, l'approdo al quale non è compreso nel viaggio assicurato. La rotta corrispondente al viaggio non è necessariamente la rotta consueta, ma bensì quella opportuna, a giudizio di periti, avuto riguardo alle circostanze concrete (alla stagione, come pure al vento ed al tempo), quella che anche da ogni regolato capitano è scelta, date quelle circostanze. Però per la deviazione non si tien conto, se in virtù della deviazione dalla rotta opportuna il viaggio sia allungato od abbreviato; così pure è irrilevante, se la nave sia dopo la deviazione ritornata sul retto cammino (Prot. VI pag. 3187-3189). Di rincontro per il concetto della deviazione si richiede che questa sia volontaria, e non è da ritenersi in generale una deviazione, se il vento ha allontanata la nave dalla rotta giusta, o se il capitano, per raggiungere questa, momentaneamente si scosta dalla rotta e forse retrocede per un tratto, come avviene di frequente nell'entrare in

(1) Così anche già secondo il diritto precedente: Poehls *See-Assekuranzrecht* II pag. 397; Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 22 Aprile 1864; Hermann e Hirsch, *Sammlung* pag. 405.

(2) Il Supremo Tribunale dell' Impero (*Entsch.* IV pag. 86) fa rilevare che nei viaggi a tempo ed in quelli diretti a qualche scopo (p. es. allo scopo della pesca della balena o del pesce cane) si ha per la nave un più largo campo di moto che non nei viaggi contemplati da questo articolo, nei viaggi per una meta determinata. Per i viaggi a tempo solevano essere stabiliti determinati confini geografici per i viaggi da farsi. Così per i viaggi da assicurarsi diretti a qualche scopo può essere prescritto un certo circondario, ed allora non si possono oltrepassare quei confini. Se invece sono indicate soltanto in generale regioni di mare, in cui la nave possa navigare per lo scopo propostosi, la nave può percorrere i mari designati in tutte le parti, il navigare nelle quali sia da riguardarsi d'ordinario immediatamente o mediatamente opportuno per lo scopo indicato.

porto bordeggiando (1) (Prot. VII pag. 3188; Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* V pag. 120).

3. Coll'approdare ad un porto è posta in essere una deviazione, non solo se ciò non è consueto per il viaggio di cui si tratta, ma anche qualora sia toccato un porto all'infuori dell'ordine, in cui questo è compreso nel viaggio assicurato (Così anche le Condizioni generali § 60 al. 2) (2). È *quaestio facti* il decidere, quando siasi stabilito alcun che circa l'ordine degli approdi. Una regola d'interpretazione è contenuta nell'Art. 837, il quale insieme dispone che, qualora possano essere toccati più porti, non è necessario che a tutti sia fatto approdo, ma l'approdo ad alcuni di essi può anche essere tralasciato.

4. La legge, col parlare di porti « compresi » nel viaggio assicurato, contempla i porti compresivi non solo in modo espresso, ma anche tacitamente, inquantochè in certi viaggi alcuni porti possono essere toccati in virtù dell' uso generale del commercio o secondo l' uso locale delle relative piazze marittime, anche senza una speciale convenzione (Prot. VII pag. 3190 e seg.). In conformità dispongono le Condizioni generali § 60 al. 5):

Per le navi provenienti dall'Oceano Atlantico (o da mari più lontani) non è considerato come pregiudizievole l'approdo a porti o rade inglesi nella Manica o nella costa meridionale dell' Irlanda; così per le navi dirette al mare Mediterraneo o provenienti dallo stesso l'approdo a Gibilterra; per le navi dirette al mar Baltico o provenienti dallo stesso l' approdo a Helsingör o Kopenagen, qualora tale approdo sia fatto allo scopo di prendere ordini.

E nelle Condizioni di Brema (§ 32) è detto:

L'approdo a porti inglesi della Manica o della

(1) I giuristi inglesi designano la deviazione quale *departure from the prescribed track* ovvero *from the true course of the voyage*, purchè ciò non sia giustificato *by necessity*: Cfr. Arnould I pag. 419; Lowndes *Insurance* §§ 152, 155.

(2) — *ovvero sia violato l'ordine da osservarsi nel toccare i porti.*

costa meridionale dell'Irlanda non produce però alcun pregiudizio per l'assicurazione.

5. L' *arbitrium* del giudice decide, se la deviazione sia richiesta dal dovere di umanità: egli non deve dimenticare che si tratta di un'umanità fatta a spese degli assicuratori, e perciò non attribuirà alla stessa alcuna influenza eccessiva circa la rotta da prendersi dalla nave. È evidente che non va riguardata come una deviazione pregiudizievole, se il capitano si scosta dalla sua rotta per salvare persone a bordo di navi pericolanti: di rincontro una deviazione non è giustificata già per il motivo di mettere in terra un marinaio gravemente ammalato (Prot. VII pag. 3189 e seg.).

6. Si comprende facilmente come nel contratto di assicurazione possa essere concessa all' assicurato (forse contro un aumento di premio) la facoltà di ritardare il viaggio, di deviare, come anche di mutare il viaggio.

7 Anche riguardo a questo articolo vale l' alinea quarto delle Condizioni generali sopra riportato.

Art. 819.

Se nell' atto di concludere il contratto è designato il capitano, in questa sola designazione non è ancora contenuta la promessa che il capitano nominato manterrà anche la direzione della nave [a].

---

[a] *Art. 617 Capov. Cod. Comm. Il cambiamento del capitano o del padrone, anche per congedo datogli dal proprietario della nave, non fa cessare gli effetti dell'assicurazione, salve però le disposizioni dell' articolo seguente* (618), il quale dispone che l'assicuratore non è responsabile delle prevaricazioni e delle colpe del capitano e dell'equipaggio conosciute sotto nome di « baratteria », se non è convenuto il contrario, e che tale convenzione cessa però di avere effetto, quando si riferisca ad un capitano nominativamente indicato nel contratto, se l'assicurato lo congedi e gliene sostituisca un altro senza il consenso dell' assicuratore. — L' Art. 8 del Capitolato per la piazza di Genova dice che gli assicuratori assumono anche il rischio della baratteria, colpa ed imperizia del capitano, che sarà indicato nel contratto di sicurtà, e dell'equipaggio e passeggieri, quando però non ne sia complice l'assicurato od un commissionario, agente, commesso o mandatario qualunque di lui; salvochè, senza previo consenso degli assicuratori, sia sostituito altro capitano a quello dichiarato nel contratto di sicurtà, quale comandante della nave (fatta eccezione per il caso che il cambiamento o la sostituzione abbia luogo per forza maggiore senza il concorso dell' armatore).

1. La disposizione di questo articolo si spiega, considerando che l' assicuratore di regola guarda solo alla nave ed alla qualità di questa, ma non al capitano, inquantochè i capitani quanto a cognizioni il più delle volte quasi si equivalgono, e l'assicuratore anche conosce di regola abbastanza precisamente in base ai suoi registri ed alle classificazioni le navi, sulle quali va presa l' assicurazione, ma dei capitani ne conosce soltanto pochi (Prot. VII pag. 3191).

2. Coll' articolo non si intese, come fu esplicitamente rilevato alla Conferenza di Amburgo (Prot. VII pag. 3192), di risolvere la questione, se si abbia un inadempimento dell'obbligo della dichiarazione, quando il capitano sia designato, ma la dichiarazione sia inesatta, inquantochè il capitano designato non comandasse la nave neppure all' atto della conclusione del contratto. La decisione di tale questione è rimasta affidata al giudice, il quale deve aver riguardo alle circostanze del caso concreto. La designazione inesatta del capitano va riguardata come inadempimento dell' obbligo della dichiarazione, se chi fece assicurare ha inteso realmente di ingannare l' assicuratore per essere la nave diretta da un capitano di dubbia fama (circostanza che avrebbe potuto trattenere l' assicuratore dall'assumere l' assicurazione). Le Condizioni generali (§ 35) hanno qualificato in modo generale come inadempimento dell' obbligo della dichiarazione l' indicazione scientemente inesatta del capitano (Vedi Comm. all' Art. 813 n. 4).

Art. 820.

Nell'assicurazione di merci, l'assicuratore non risponde per alcun sinistro, se ed in quanto il loro trasporto non sia fatto colla nave destinata al trasporto. Egli risponde però in conformità al contratto, se le merci, dopo che il rischio abbia già cominciato a correre per lui, siano ulteriormente trasportate in modo diverso che colla nave destinata al trasporto senza incarico e senza approvazione dell' assicurato, o se ciò avvenga in seguito ad un sinistro, salvo che quest' ultimo

provenga da un rischio, che non sia a carico dell'assicuratore [a].

La regola espressa nell'articolo si spiega, considerando che l'oggetto stesso del contratto di assicurazione è totalmente mutato, se il carico assicurato è caricato in una nave diversa da quella indicata, inquantochè l'indicazione della nave, con cui deve essere trasportato un carico, è altrettanto essenziale per il contratto di assicurazione, quanto l'indicazione del carico stesso (Prot. VII pag. 3181). Le eccezioni alla regola sono giustificate, perchè i casi, in cui esse si verificano, appariscono quali *casus* avuto riguardo all' assicurato.

Secondo il testo dell' articolo, la disposizione deve applicarsi tanto se la nave sia designata all'atto della conclusione del contratto di assicurazione, quanto se lo sia solo successivamente, in conformità alla disposizione dell' Art. 821 (1). Al

(1) Anche, giusta il diritto francese, l'assicuratore non sopporta il rischio delle merci, che siano caricate su una nave diversa da quella designata nella polizza: Ruben de Couder I pag. 606 e seg. n. 821. Deve farsi un'eccezione soltanto nel caso *si dans l'intention commune des contractants l'indication du navire n'avait rien de spécial ni d'exclusif.* Il *Code de Commerce* francese contiene eziandio la seguente disposizione speciale (Art. 361): *Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises, qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau ou sur un moindre nombre qu'il n'en est designé dans le*

[a] Vedi l' *Art. 617 Cod. Comm.* sovra riferito, che contempla anche il caso di cambiamento di nave. L'*Art. 621 Cod. Comm.* dispone poi che, se l'assicurazione è fatta separatamente per cose, che devono essere caricate sopra più navi indicate con enunciazione della somma assicurata sopra ciascuna, e il carico intero è posto sopra una sola nave o sopra un numero di navi minore di quello che fu indicato nel contratto, l'assicuratore non è tenuto oltre la somma assicurata sulla nave, che ha ricevuto il carico, ancorchè avvenga la perdita di tutte le navi indicate, e nondimeno ha diritto all' indennità stabilita all' Art. 614 (il quale dichiara inefficace l'assicurazione, se il viaggio è rotto prima del cominciamento dei rischi, ancorchè ciò avvenga per fatto dell' assicurato, ed attribuisce all'assicuratore a titolo di indennità la metà del premio convenuto, ma non oltre il mezzo per cento della somma assicurata) per le somme, rispetto alle quali l'assicurazione rimane senza effetto. *Art. 622 Cod. Comm. Se il capitano ha facoltà di entrare in diversi porti per compiere o per cambiare il carico, l'assicuratore corre i rischi delle cose assicurate solamente finchè esse sono a bordo della nave, se non vi è convenzione contraria.*

contrario le Condizioni generali la limitano al caso, in cui la nave per il trasporto sia dichiarata subito nel contratto di assicurazione (1).

Art. 821.

Nell'assicurazione di merci senza indicazione della nave o delle navi (in navi indeterminate o non nominate), l'assicurato deve, non appena riceva notizia su quale nave le merci siano caricate, comunicare tale notizia all'assicuratore.

In caso di inadempimento di quest' obbligazione, l' assicuratore non risponde per alcun sinistro, che colpisca le merci caricate [a].

1. L' articolo, come fu esplicitamente rilevato alla Conferenza di Amburgo, non si riferisce ai casi in cui dipenda ancora dalla decisione dell' uno o dell' altro contraente, quali merci abbiano ad essere assicurate, ma solo ai casi in cui il contratto di assicurazione sia indubbiamente perfetto, nei quali quindi, sia coll' indicazione di marchi e di numeri, sia colla indicazione dell'impresa, in occasione della quale deve aver

---

contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme, qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux, qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés; et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes, dont les assurances se trouvent annulées. Così pure il *Code de Commerce* belga II (Art. 194).

(1) Condizioni generali § 63: *Nell'assicurazione di merci caricate sopra una nave determinata o su navi determinate l'assicuratore non risponde per alcun sinistro, se ed in quanto il loro trasporto non sia fatto colla nave o colle navi indicate nel contratto di assicurazione.*

---

[a] V. Art. 11 della polizza italiana sopra merci, a termini del quale « quando l' assicurazione viene eseguita in *quovis* o su naviglio qualunque da indicarsi, l'assicurato è in obbligo di dichiarare agli assicuratori il nome del naviglio, sul quale si verifica il rischio, entro tre giorni dopo che il nome sia a sua conoscenza, sotto pena di perdere il diritto a reclamo in caso di danno o sinistro: qualora tale dichiarazione non segua entro tre mesi nei viaggi al di quà dei Capi Horn e di Buona Speranza ed entro quattro mesi per i viaggi al di là dei suddetti capi, l'assicurazione s'intende annullata ed è dovuta metà del premio all' assicuratore ».

luogo il caricamento, o del tempo entro cui questo deve essere fatto, sia determinato, a quali merci si riferisca l'assicurazione. Perciò l'articolo si applica, se l'assicurazione sia stata presa sopra merci individualmente abbastanza determinate, ma le navi, sulle quali esse devono essere caricate, siano restate primieramente ancora sconosciute; ed inoltre quando le merci siano state determinate solo coll' indicazione dell' impresa, del tempo del caricamento, ma individualmente siano indeterminate e neppure siano nominate le navi, sulle quali debba effettettuarsi il caricamento dei singoli colli etc. In questi casi (si spiegò inoltre) la prescritta dichiarazione è di grande interesse per l'assicuratore, in primo luogo perchè, malgrado l'indicazione di marche e numeri, non sempre potrebbero evitarsi differenze circa l' identità delle merci, e secondariamente anche per il motivo che gli assicuratori di regola non vogliono assumersi sopra una medesima nave più di una certa somma massima, ed è perciò di grande importanza per l'assicuratore di conoscere al più presto possibile quale parte di questa somma sia già esaurita con un'assicurazione di merci sopra navi non nominate, ed in quale misura egli possa addivenire ancora ad un altro contratto di assicurazione riguardante la stessa nave (Prot. VII pag. 3197 e seg.).

2. L'assicurato contravviene all'obbligo impostogli nell'alinea primo non solo coll'omettere del tutto la dichiarazione, ma anche col ritardarla (1); però non si tien conto di lievi ritardi. Nel caso di ritardato avviso l'assicuratore è liberato non solo dal risarcire i danni, che si verificano prima che l'avviso abbia luogo, ma anche dal risarcire le avarie e le perdite verificatesi dopo. Per giustificare ciò fu rilevato alla Conferenza di Amburgo essere molto difficile il controllo, se l'assicurato abbia soddisfatto o meno realmente alla dispo-

(1) I moduli di polizza francesi per merci (per *voyages de long cours*) contengono la seguente disposizione (Art. 7): *Si l'assurance est faite sur navire ou navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître aux assureurs le nom du ou des navires, et de leur déclarer la somme en risque, dès la reception des avis qu'il aura reçu lui-même ou au plus tard dans les trois jours de cette reception. Après quatre mois écoulés a partir de la date de la police, la police ne peut produire aucun effet au profit de l'assuré, pour tout ce qui n'aura pas été déclaré dans ce délai.*

sizione dell'alinea primo, ed essere necessaria una comminatoria molto esplicita per assicurarne l'osservanza. Fu addotto anche che l'assicuratore non è sufficientemente garantito coll'esonero dal risarcire i danni, che si verificano prima che sia dato l'avviso, nel caso che in seguito a questa omissione egli abbia ecceduto la somma massima, che aveva stabilito di assicurare sulla stessa nave (Prot. VII pag. 3198 e seg.).

3. Le Condizioni generali danno a questo proposito la seguente disposizione (§ 64):

Nel caso di assicurazione di merci senza indicazione della nave o delle navi (su navi indeterminate o non nominate) l'assicurato, non appena riceva notizia circa il caricamento o l'arrivo di merci, sulle quali è riposta l'assicurazione, deve darne senza ritardo comunicazione all'assicuratore.

Se l'assicurato tace il caricamento od il ricevimento di tali merci, ovvero indica scientemente in modo inesatto il loro valore, l'assicurazione è estinta, il premio è perduto e l'assicuratore è libero da responsabilità per i danni già avvenuti o che potessero verificarsi. — Se l'assicurato omette o ritarda involontariamente la dichiarazione prescritta nell'alinea precedente, l'assicuratore non risponde per alcun sinistro, che colpisca le merci caricate o non dichiarate in generale o non dichiarate tempestivamente. Anche il premio per queste merci è perduto.

Quella somma, per cui entro il termine di un anno dalla conclusione dell'assicurazione non sia indicato all'assicuratore alcun oggetto dell'assicurazione, non si convalida in seguito, e devesi stornare l'assicurazione contro ritenuta del mezzo per cento sul premio, e, se questo è inferiore all'un per cento, della metà del premio.

Art. 822.

Ogni sinistro deve essere denunziato all'assicuratore, non appena chi fece assicurare o l'assicurato, se questi ha conoscenza dell'assicurazione, riceva notizia del sinistro; in caso contrario l'assicurato è autorizzato a dedurre dalla somma del risarcimento l'ammontare di cui questa sarebbe diminuita nel caso di tempestiva denuncia [a].

1. L'articolo, il quale ha esclusivamente sanzionato il diritto prima vigente (1), impone a chi fece assicurare ed al-

(1) Benecke, *System des Assekuranz-und Bodmereiwesens* (Amburgo 1805-1821) IV pag. 852; Pöhls, *See-Assekuranzrecht* II pag. 725 e seg. Schema generale per le assicurazioni di Amburgo del 1847 §§ 118, 128; *Preussische Allgemeine Landrecht* II, 8 § 2164; Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 14 Ottobre 1865, Kierulff *Sammlung* I pag. 916 e seg. Parimenti il *Code de Commerce* (francese Art. 374; belga II Art. 206) dispone: *Dans le cas où le délaissement peut être fait et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus. La signification doit être faite dans les trois jours dès la réception de l'avis.* Quello belga aggiunge alla prima parte eziandio le parole: *sous peine de dommages intérêts.* È generalmente ammesso che alla stessa conseguenza si faccia luogo anche in diritto francese nel caso di omissione della denuncia

[a] *Art. 626 Cod. Comm. Al verificarsi di qualsiasi danno, per cui sia tenuto l'assicuratore, l'assicurato deve notificargli tutti gli avvisi che ha ricevuto. La notificazione deve essere fatta entro tre giorni dal ricevuto avviso, sotto pena del risarcimento dei danni. — La stessa obbligazione ha l'assicurato sul carico, quando la nave è stata dichiarata inabile a navigare, ancorchè il carico non abbia sofferto altro danno per l'avvenuto sinistro. — Art. 680 Cod. Comm. L'assicurato, nel notificare all'assicuratore gli avvisi ricevuti, può riservarsi di fare con atto separato l'intimazione per il pagamento di quanto gli potrà essere dovuto per effetto dell'assicurazione.* — Anche l'Art. 28 della polizza italiana sopra merci prescrive che, in qualunque caso di sinistro, danni od avarie a carico degli assicuratori, l'assicurato è tenuto, sotto pena di decadenza dalle azioni nascenti dal contratto, di comunicare agli assicuratori entro tre giorni tutti gli avvisi o notizie, che si riferiscono all'avvenimento.

l' assicurato l' obbligo d' informare l' assicuratore dei sinistri verificatisi. Non l'impone però ad altre persone intermedie, ed all'assicurato lo impone solo subordinatamente alla condizione che egli sappia della presa assicurazione. Le Condizioni generali (§ 65 all. 2) dispongono inoltre:

L'assicurato, qualora non abbia ricevuta notizia dell' assicurazione, ma abbia dato l' incarico di concluderla, deve sotto la comminatoria del pregiudizio sovra accennato comunicare subito al proprio incaricato il sinistro, di cui sia venuto a cognizione, allo scopo di ulteriore partecipazione, ed all' incaricato incombe così pure l'obbligo dell' ulteriore partecipazione.

2. L' obbligo della denuncia incombe alle suindicate persone, non appena ricevano notizia del sinistro. Il progetto prussiano (Art. 627) era redatto altrimenti: esso disponeva:

L' assicurato deve fare la denuncia di ogni notizia circa un sinistro toccato all' oggetto assicurato.

Fu deliberato dalla Conferenza di Amburgo questo mutamento di redazione per limitare l' obbligo della denuncia a quelle notizie, che colui che fece assicurare o l'assicurato personalmente abbia ricevuto, e per escluderlo per quelli avvenimenti, che essi abbiano appreso per mezzo dei pubblici giornali o di affissioni alla Borsa etc., e perciò in modo che avrebbero potuto essere noti sì all'assicuratore come all'assicurato stesso. (Prot. VII pag. 3200). Ora un tale significato non si annetterebbe all'odierna redazione dell'articolo, considerando le parole senza prevenzione, ed in generale non si potrebbe stabilire una dif-

---

(Vedi Boistel pag. 1084 e gli autori ivi citati). Nell' Art. 387 al. 1 del *Code* francese (per il caso d'*arrêt de la part d'une puissance*); nell' Art. 220 di quello belga *Code (en cas de prise par corsaires ou ennemis ou d'arrêt de la part d'une puissance)* e negli Art. 390 del francese e 228 del belga *(Si le navire a été declaré innavigable* l' obbligo della denuncia è imposto all'*assuré sur le chargement)* sono contenute singole applicazioni della disposizione.

ferenza fra la stessa e la redazione del progetto prussiano. In virtù della *bona fides*, che domina il contratto di assicurazione, si potrà liberare chi fece l'assicurazione e l'assicurato dall'obbligo di partecipare all'assicuratore le notizie dei giornali od altrimenti pubbliche, solo allorquando le stesse siano di tale natura che l'assicuratore dovesse prenderne cognizione. Ciò di regola sarà da ritenersi per le notizie, di cui i circoli interessati nel luogo di residenza dell' assicuratore si informano, ma non riguardo ai giornali stranieri. All'atto di formulare le Condizioni generali, il cui § 65 al. 1 (1) concorda letteralmente coll'Art. 822 Cod. Comm., era stata fatta la proposta da parte della Camera di Commercio di Lubecca di esonerare in modo espresso l'assicurato e chi fece assicurare dall'obbligo di partecipare all' assicuratore le notizie dei giornali (Osservazioni della Camera di Commercio di Lubecca al progetto delle Condizioni generali pag. 13 e seg.). La proposta fu respinta, perchè, come osserva il VOIGT nel progetto riveduto delle Condizioni generali del 1866 (nota al § 64, pag. 32), l'obbligo di denuncia ha luogo ed ha importanza principalmente in quei casi, in cui l'assicurato, dimorando lungi dall'assicuratore, abbia ricevuto notizia di sinistri. In tali casi di rado si potrà ammettere che l'assicuratore debba aver letto i relativi giornali.

3. La denunzia deve essere fatta all'assicuratore al più presto possibile. Spetta al giudice di decidere col suo arbitrio entro quale periodo di tempo debba esser fatta.

4. La legge stessa ha regolato le conseguenze della colpa di chi fece assicurare o dell'assicurato consistente nell' omissione della denuncia. Essa non li obbliga a risarcire ogni danno causato all'assicuratore colla mancata denuncia e neppure statuisce in generale la perdita del diritto dell'assicurato derivante dall'assicurazione. Anzi l'assicuratore ha solo facoltà di dedurre dalla somma del risarcimento l' ammontare del danno, che non lo avrebbe colpito nel caso di tempestiva denuncia. L'assicuratore stesso deve sopportare il danno causato dalla mancata denuncia, in quanto questo ecceda la somma del risarcimento (Prot. VII pag. 3199).

Devesi decidere secondo i principii comuni di procedura civile a chi incomba la prova a questo riguardo (Prot. VIII pag. 4323 e seg.).

---

(1) Cfr. § 148.

Art. 823.

L'assicurato è tenuto, qualora si verifichi un sinistro, a provvedere, per quanto è possibile, sì a salvare le cose assicurate come a scongiurare maggiori danni.

Egli deve però, se è possibile, intendersi prima coll'assicuratore circa i provvedimenti necessarii [a].

1. La legge obbliga l'assicurato a provvedere, per quanto sia possibile, a salvare le cose assicurate ed a scongiurare danni maggiori. Quest' obbligo di salvataggio non si spiega da sè, non deriva dall'essenza del contratto di assicurazione e dalla condizione in cui l'assicuratore si trova verso l'assicurato. La disposizione, che impone all'assicurato l'obbligo di salvataggio nell' interesse dell' assicuratore, è un principio di diritto positivo. La legge costringe l' assicurato ad essere *negotiorum gestor* dell'assicuratore (Prot. VIII pag. 4422 e seg.) Però il

---

[a] *Art. 629 Cod. Comm. In qualunque caso di sinistro, il capitano o l' assicurato o il suo incaricato devono dare opera al ricuperamento ed alla conservazione delle cose assicurate. senza pregiudizio dei loro diritti verso gli assicuratori. Le spese devono essere rimborsate fino alla concorrenza del valore delle cose ricuperate. Gli assicuratori e i loro agenti o incaricati possono provvedere d' accordo col capitano, cogli assicurati e coi loro incaricati o separatamente, al ricuperamento delle cose assicurate ed alla conservazione di esse senza pregiudizio di alcun diritto.* — L' Art. 10 del Capitolato per la piazza di Genova attribuisce pure esplicitamente agli assicuratori il diritto di assistere per mezzo dei loro agenti a tutte le spese ed operazioni che si facciano; ed ove lo credano, di prendere possesso della nave come utili gestori; di fare essi per conto di chi spetta il rilevamento o le riparazioni, e per eseguirle di condurla ove credono meglio, anche retrocedendo o deviandola dal viaggio intrapreso, di scaricare le merci, trasbordarle e farle condurre al destino con altra nave senza che l'assicurato possa nulla reclamare per il nolo perduto od altri danni, nè considerare l' opera degli assicuratori come una presa di possesso, che possa dar luogo ad azione di abbandono. Il successivo Art. 11 dichiara avvenimenti estranei all'assicuratore il sequestro e la vendita della nave, che siano conseguenza del non essersi dall' assicurato somministrato i fondi per ripararla o per pagare i debiti contratti per le avarie. — La polizza italiana sopra merci dispone a sua volta: « Art. 29. In qualunque caso di sinistro, danni ed avarie a carico della Sicurtà, acciocchè questi siano da essa riconosciuti, l' assicurato o chi per esso dovrà chiedere l' intervento dell'agente o rappresentante dell'assicuratore, affinchè questi tuteli gli interessi dello stesso, e dove l'avvenimento si verificasse in un luogo in cui non sia rappresentato o qualora non incarichi uno speciale rappresentante, lo assi-

principio sta in accordo colle esigenze della *bona fides*, su cui poggiano i rapporti fra l'assicurato e l'assicuratore (Prot. VII pag. 3200).

Nel progetto prussiano (Art. 628) la disposizione era così formulata:

L' assicurato od il suo rappresentante è tenuto a fare tutto ciò che può servire a diminuire il danno verificatosi od a scongiurare danni maggiori.

Nel progetto di prima lettura essa fu modificata nel modo seguente:

Qualora un sinistro si verifichi, l' assicurato è tenuto a provvedere nella misura del possibile tanto a salvare le cose assicurate quanto a scongiurare danni maggiori.

Ma anche l' onere, che la disposizione così formulata impone all' assicurato, fu alla Conferenza di Amburgo trovato da alcuni troppo grave, e furono fatte varie proposte per attenuarlo (Prot. VIII pag. 4324-4328; 4421-4427). Da ultimo

---

curato dovrà reclamare l'intervento dell'autorità locale ivi preposta a tale uopo. Tutti i documenti, perizie, regolamenti d'avaria generale e particolare, ove esiste un agente o rappresentante degli assicuratori, dovranno venire vidimati dallo stesso. L' intervento e la vidimazione da parte dell' agente o rappresentante non porterà però a questa alcun pregiudizio relativamente al riconoscimento dei danni, che in quanto siasi proceduto nei termini ed obblighi della Sicurtà contemplati dalla presente polizza. Art. 80. Senza pregiudizio reciprocamente dei diritti, l' assicurato deve, e l' assicuratore può, in caso di sinistro, sorvegliare e procedere alla conservazione e ricupero degli oggetti assicurati, nonchè prendere tutte le disposizioni richieste dalle circostanze, senza che perciò gli si possa opporre di aver fatto con tali misure un atto di proprietà o di possesso. Egli avrà pure il diritto, in caso di rilascio forzato in avaria, di perdita od innavigabilità del naviglio, di provvedere egli stesso i mezzi onde far proseguire la merce al destino, anche trasbordandola. — A sua richiesta l'assicurato sarà obbligato di fornirgli tutti i documenti e quanto altro potesse essere necessario per la pronta esecuzione delle misure di ricupero, proseguimento o conservazione. Inoltre l' assicurato è obbligato a fare in suo nome, a richiesta degli assicuratori, tutti gli atti giudiziarii, che fossero necessarii contro i terzi onde salvaguardare tutti i diritti di essi assicuratori, quali atti saranno a rischio e spese dei richiedenti, i quali dovranno manlevare l'assicurato da ogni responsabilità inerente ai medesimi, a meno che risulti un fatto imputabile all'assicurato od alle altre persone menzionate nell'Art. 8 della presente polizza. Nessun reclamo d' avaria o danni sarà ammessibile dopo ricevuta la merce ».

fu concordata l'odierna redazione. A tale riguardo fu osservato che l'assicurato non deve provvedere per il salvataggio fino agli estremi limiti dell'umana possibilità e non è tenuto a rispondere che il salvataggio sia stato in cotal modo tentato, ed a sopportare con ciò a questo riguardo anche il caso fortuito. Anzi egli è obbligato solo a comportarsi come un diligente commerciante, e precisamente come si sarebbe comportato nel proprio interesse, se non fosse stato assicurato (Prot. VIII pag. 4425 e seg.). Egli deve p. es. impiegare i mezzi opportuni a che la nave investita od incagliata sia rimessa a galla, salvo che la dispendiosità dei mezzi sia affatto sproporzionata al valore, che la nave presumibilmente avrebbe dopo di essere rimessa a galla (*Entsch. des R. O. H. G.* XVIII pag. 285 e seg.). Egli deve provvedere per la conservazione del carico non avariato, per il conveniente trattamento di quello avariato, deve far vendere il carico, qualora nel loro stato attuale le merci possano facilmente guastarsi, o l'ulteriore trasporto non sia attuabile, secondo le circostanze, o richieda spese sì gravi che l'ammontare di questo supererebbe o quanto meno assorbirebbe il valore del carico (Sentenze del Supremo Tribunale di Appello di Lubecca del 30 Dicembre 1865; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1183; e del 30 Giugno 1870; ibid. VI pag. 352; *Entsch. des R. O. H. G.* XXV pag. 370 e seg.; Condizioni generali § 66 al. 2 (1); Condizioni di Brema § 53 (2).

---

(1) *Egli deve però, se ed in quanto ciò sia possibile, intendersi prima coll'assicuratore circa i provvedimenti necessarii. Specialmente egli deve in tutti i casi di più grave avaria concordare con lui ciò che, secondo le circostanze, è più adatto ed opportuno per il bene della nave, per il salvataggio e la riparazione di essa, per il ricupero, per la conservazione e per la vendita delle merci avariate salvate o per l'ulteriore trasporto di quelle non avariate, ed è obbligato a comportarsi in conformità di questi accordi sotto comminatoria del pregiudizio di cui al § 65 al 1* (corrispondente a quello di cui all'Art. 822 Cod. Comm.). Cfr. § 68 (nota all'Art. 783 n. 7).

(2) *L'assicurato è del resto obbligato, — senza pregiudizio dei diritti e doveri speciali risultanti dalle condizioni dell'assicurazione — di comportarsi in tutti i casi come si comporterebbe, se non fosse assicurato, e se ogni diminuzione di spese e di danni fosse per lui stesso un guadagno od un risparmio.*

Nel caso di contravvenzione al disposto dell'articolo si fa luogo al pregiudizio dell' Art. 822. D' altra parte è concesso all' assicurato un diritto al rimborso delle spese da lui fatte, purchè la spesa fosse necessaria od opportuna (Art. 838 n. 3 (1)): se non è assicurato tutto il valore, tale diritto sussiste solo per la parte dell'oggetto assicurato coperta dall'assicurazione (Art. 847), e per la parte non coperta l' assicurato deve provvedere a proprie spese. A questo riguardo l'assicurato è naturalmente responsabile per gli atti e le omissioni di colui che istituisce a rappresentante in quell'occasione, ma non lo è senz' altro per ognuno che debba tutelare i diritti dell' assicurato relativamente alla cosa assicurata sotto qualsiasi riguardo (p. es. il capitano); come neppure l'assicurato ha da rispondere per le persone sussidiarie utilizzate nell' intraprendere i relativi provvedimenti (operai, padroni delle chiatte

(1) I principii espressi nell'Art. 828 Cod. Comm. si trovano in quasi tutte le legislazioni straniere. Concordano pienamente col diritto germanico il Codice di Commercio olandese (Art. 283, 665: applicazione al caso di investimento, di presa o di arresto della nave o delle merci), il *Code de Commerce* belga (I Tit. 10 Art. 17; II Art. 221; applicazione al caso che le cose siano catturate od arrestate), il diritto norvegese (Condizioni rivedute del 1881 § 40) e la legge marittima per la Finlandia (Art. 225). Il *Code de Commerce* francese dispone (Art. 381): *En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés. Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.* Art. 388 (per il caso d'*arrêt de puissance*). *Pendant les délais portés par l'article précédent* (tre giorni dall'arrivo della notizia) *les assurés sont tenus de faire toutes diligences, qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la mainlevée des effets arrêtés. Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés ou séparément, faire toutes démarches à même fin.* La teoria e la pratica francese ne hanno dedotto il principio generale che l'assicurato *doit lui-même faire tout ce qui est en son pouvoir pour atténuer le sinistre et la perte, qui va tomber sur l'assureur.* Contravvenendo a questa prescrizione, l' assicurato è tenuto ai *dommages-intérets.* (Laurin in Cresp IV pag. 158, 167; Boistel pag. 1084 e gli autori ivi citati). Nel caso dell'Art. 381, il timore *que la valeur du sauvetage ne couvrît pas les frais* è un motivo sufficiente di ommettere le misure prescritte. Il Co-

e simili), quando non sussista per lui uno speciale motivo di obbligazione, come sarebbe una *culpa* in *eligendo* (Prot. VII pag. 3205; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1189).

2. La legge concede all'assicurato, e non all'assicuratore, il diritto di decidere quali misure debbano essere prese, perchè quegli, malgrado l'avvenuto sinistro, resta padrone e signore della cosa assicurata. Essa lo obbliga però, avuto riguardo all'interesse inerente per l'assicuratore all'oggetto assicurato ad intendersi con questo, solo se ciò sia possibile, cioè se lo permettano le circostanze, specialmente la natura del sinistro, la qualità degli oggetti avariati, come pure la lontananza fra il luogo dove si trova la nave e la sede dell'assicuratore ed i mezzi di comunicazione esistenti (Prot. VII pag. 3203 e seg.; VIII pag. 4327). Spetta però al giudice il decidere col suo prudente criterio, se sia stato pos-

---

dice di Commercio spagnuolo (Art. 921) riproduce la disposizione dell' Art. 881. — Secondo il diritto inglese, il quale non tiene per sè responsabile l'assicuratore oltre l'ammontare della somma assicurata, non si può parlare di un obbligo incondizionato dell' assicurato, quale risulta dall' Art. 823. Per porre in essere quest' obbligo dell' assicurato, come pure quello dell' assicuratore di rispondere anche oltre la somma assicurata, per il caso che da parte del primo siano intraprese misure di tale natura, è inserita nella polizza una clausola speciale, la così detta: *sue and labour clause;* ARNOULD I pag. 282 e seg.; LOWNDES, *Insurance* pag. 183; VOIGT nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXVI pag. 514 e seg. La clausola è del seguente tenore: *And in case of any loss or misfortune it shall be lawfull to the assured, their factors, servants, and assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the defence, saveguard, and recovery of the said goods and merchandises; and ship, etc..., or any part thereof, without prejudice to this insurance; to the charges whereof, we the assurers, will contribute, each one according to the rate and quantity of his sum herein assured.* (Vedi il formulario di polizza in ARNOULD II pagina 1084 e seg.). L'ARNOULD, pag. 283, osserva in proposito: *The effect of this clause, when stated generally, seems to be to provide by all reasonable means for the safety of the subject of insurance whensoever it is in danger of loss or damage by the perils insured against.* Nel caso però di assicurazione parziale, l'assicuratore anche con questa clausola non risponde oltre la quota della sua obbligazione (*Dixon-Insurers,* riferita anche dal VOIGT nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXVIII pag. 357-359).

sibile l'intendersi coll'assicuratore. Naturalmente l'assicurato deve non solo intendersi coll'assicuratore, ma eziandio attenersi alle misure da questo proposte, qualora la loro applicazione sia possibile ed opportuna. In caso contrario l'assicurato dovrebbe fornire la prova dell'opportunità della sua scelta (Prot. VII, pag. 3207).

3. Qualora l'assicuratore taccia alla richiesta dell'assicurato, è una *quaestio facti* il decidere, se in questo silenzio sia da ravvisarsi un'approvazione delle misure da prendersi dall'assicurato. La decisione dipende dalla natura della domanda. Se questa è tale che fosse d'attendersi ragionevolmente una risposta dall'assicuratore, nel silenzio devesi ravvisare una approvazione espressa con un atto concludente, e tale sarà il caso, se la richiesta si riferiva a misure determinate proposte dal l'assicurato, e l'assicuratore era, per il fatto di essere presente nel luogo in cui si trova la nave od il carico o per altri motivi, in condizione come l'assicurato di decidere circa l'opportunità o l'inopportunità delle relative misure. In altri casi non si può equamente pretendere dall'assicuratore di dare una risposta decisiva, e perciò neppure il silenzio va considerato quale approvazione (Prot. VII pag. 3207).

4. Le Condizioni generali hanno dato circa il punto in questione anche le seguenti disposizioni speciali:

§ 66 al. 3 e 4. *Qualora nell'assicurazione di una nave o del carico di essa siano interessati più assicuratori nazionali, essi sono tenuti, a richiesta dell'assicurato, a nominare fra loro uno o due delegati, e l'assicurato deve allora prendere con questi delegati gli accordi precedentemente* (cioè nell'alinea secondo, vedi pag. 169 nota 1) *prescritti. Ciò che i delegati nominati dalla maggioranza degli assicuratori concordano coll'assisicurato è obbligatorio per tutti gli assicuratori di cui si tratta. Se gli assicuratori ricusano la nomina di tali delegati, l'assicurato deve comportarsi secondo il suo proprio criterio. Qualora, nel caso di conclusione di un'assicurazione parziale, l'assicurato ricusi di cooperare a contri-*

buire per la quota del valore pericolante, che non è assicurata in generale o lo è in altre piazze, ad una misura, che gli assicuratori ritengono necessaria od opportuna, questi ultimi hanno facoltà di far eseguire a loro spese le misure in questione, con riserva di decidere posteriormente, ove duopo giudizialmente, la questione, se sia stata da ammettere la necessità od opportunità delle stesse. Se questa decisione riesce favorevole all' assicuratore, l' assicurato deve compensare la sua quota delle spese di quei provvedimenti; altrimenti sono gli assicuratori responsabili verso di lui per i danni eventualmente causati da quelle misure. Se l' assicurato impedisce l' esecuzione di provvedimenti, che gli assicuratori vogliono far eseguire come necessarii od opportuni, nel determinare l'indennità da prestarsi da questi ultimi, si procede come se i provvedimenti fossero stati eseguiti coll'esito cui si mirava.

La disposizione espressa nell'alinea precedente si applica in modo corrispondente anche nei rapporti dell' assicurato verso un solo assicuratore.

§ 67. *Qualora ad una nave caricata dal luogo dell'assicurazione, ovvero allo stesso diretta, siano toccati gravi sinistri in località non troppo discosta in modo che da quel luogo possano essere presi opportuni provvedimenti, dopo una disposizione da richiedersi, ove d'uopo, all'autorità competente giudiziaria o commerciale, devesi tenere una riunione degli interessati della nave e del carico e devono scegliersi per l' esecuzione delle misure comuni delegati della nave e del carico, i quali, rappresentando gli assicurati, debbano eseguire il necessario. La provvigione spettante a questi delegati per la loro opera prestata nell' interesse comune, alla quale l'assicuratore o gli assicuratori od i loro delegati non abbiano alcuna parte, de-*

vesi stimare, avuto riguardo al valore della nave e del carico ed alla misura dell' opera prestata, da quella persona od autorità, dalla quale devesi ripartire il danno (§ 142).

Riguardo a quest' ultimo paragrafo il VOIGT, nella nota al § 66 (corrispondente all' odierno § 67) del progetto riveduto delle Condizioni generali (pag. 34), osserva circa la proposta degli assicuratori di Stettino di togliere il paragrafo suindicato (Proposte di modificazioni degli assicuratori marittimi di Stettino pag. 3 e Spiegazioni pag. 4): il mantenimento della disposizione in esame tolta dal § 117 dello Schema generale di assicurazioni marittime di Amburgo, si raccomanda per l' utilità pratica della stessa constatata coll' esperienza di molti anni. L' obbiezione opposta dagli assicuratori di Stettino che si cerchi indebitamente d' imporre a terze persone unilateralmente delle obbligazioni, si confuta rilevando: 1.° che nei casi in esame solevano essere assicurati senz' altro il maggior numero degli interessati e 2.° che nessun terzo ha da essere costretto a prender parte alle deliberazioni di cui si tratta. Per esperienza si verifica di rado che un interessato si astenga dal prender parte. All'osservazione ulteriore degli assicuratori di Stettino che gli assicuratori non avrebbero alcun motivo di assumersi le spese derivanti dal provvedimento, il VOIGT risponde che ciascuno di essi dovrebbe contribuire solo nella misura della sua partecipazione.

SEZIONE QUARTA.

ESTENSIONE DEL RISCHIO

CENNO GENERALE.

L' assicuratore sopporta tutti i rischi, cui sono esposti la nave od il carico nel tempo che dura l' assicurazione, e non solo i veri e propri rischi di mare, ma in generale tutti i rischi connessi alla navigazione (Art. 824). Non sono però a carico di lui quei danni, che hanno la loro ragione nella qualità na-

turale degli oggetti assicurati e nelle conseguenze inevitabilmente connesse al viaggio (per la nave specialmente neppure quelli derivanti da marcimento o da tarlatura e per le merci neppure quelli derivanti da sorci o topi o da deficiente imballaggio): tanto meno lo sono quelli causati da colpa dell'assicurato (al quale nell'assicurazione di merci sono pareggiati il caricatore, il ricevitore ed il sopraccarico in tale qualità). Nel caso di assicurazione del corpo della nave e del nolo egli non sopporta alcun danno, che derivi dall'essere la nave spedita in mare in istato di innavigabilità e senza i documenti necessarii, e neppure, prescindendo dal caso di una collisione di navi, quello che deriva all'armatore dal danneggiamento di un terzo da parte di una persona dell'equipaggio (Art. 825). Riguardo alle avarie particolari vale ancora il principio che l'assicuratore è liberato dall'obbligo di risarcire il danno, se questo non eccede il tre per cento del valore assicurabile (Art. 849). L'obbligazione dell'assicuratore di risarcire un danno non dipende dal fatto che all'assicurato non competa alcun diritto a compenso contro un terzo o dall'avere egli prima fatto valere questo diritto (Art. 826). Sono anche a carico dell'assicuratore: 1.° i contributi di avaria comune (compresi quelli che l'assicurato stesso ha da sopportare per un danno da lui sofferto), come anche i contributi, che vanno regolati secondo i principii dell'avaria comune (in conformità agli Art. 637 e 734), e del pari per le navi, che viaggiano in zavorra, i sacrifizi, che costituirebbero avaria comune, se la nave fosse stata noleggiata ed avesse avuto merci a bordo (Art. 838 n. 1 e 2; Art. 839-843, i quali contengono inoltre anche i principii, che danno norma per la responsabilità dell'assicuratore; Art. 850); 2.° le spese necessarie od utili fatte dall'assicurato, sia pure infruttuosamente, per salvare la cosa assicurata o per iscongiurare maggiori danni (Art. 838 n. 3; Art. 850); 3.° le spese fatte per rilevare ed accertare il danno, che è a carico dell'assicuratore (Art. 838 n. 4). La somma assicurata costituisce i limiti della responsabilità dell'assicuratore, ma questi deve risarcire totalmente le spese menzionate nei n. 2 e 3 (Art. 844); se però l'assicurazione non è fatta per l'intiero valore, l'assicuratore risponde per queste spese, come per i contributi e per i sacrifici menzionati al n. 1, esclusivamente nella proporzione che sta fra la somma assicurata ed il

valore assicurabile (Art. 847). L'assicuratore può però, dopo il verificarsi di un sinistro, liberarsi da ogni ulteriore obbligazione derivante dal contratto di assicurazione col pagamento di tutta la somma assicurata, purchè dichiari questa intenzione entro tre giorni da quello in cui ha ricevuto dall'assicurato comunicazione del sinistro e di tutte le circostanze, che si riferiscono allo stesso. L'assicuratore non acquista con ciò un diritto agli oggetti assicurati, e neppure è liberato dall'obbligo di risarcire le spese, che erano già fatte per salvare, conservare o riparare la cosa assicurata, prima che la sua dichiarazione sia giunta all'assicurato (Art. 845, 846). L'obbligo dell'assicuratore di prestare il risarcimento non cessa, nè è modificato per il fatto che posteriormente, in seguito ad un rischio che non era a carico di lui, siasi verificato un nuovo danno ed anche una perdita totale (Art. 848).

La responsabilità dell'assicuratore può essere limitata convenzionalmente coll'esclusione di determinati rischi e danni. Ciò avviene per mezzo di clausole, che siano inserite nelle polizze. Le clausole, il cui effetto è regolato dal Codice, sono le seguenti: « franco da.... per cento d'avaria » (Art. 851); « franco da molestia di guerra » (Art. 852); « solo per rischio di mare » (Art. 853); « per salvo arrivo » (Art. 854); « franco da avaria, eccettuato il caso di investimento » (Art. 855; concetto dell'investimento: Art. 857): « franco da rottura, eccettuato il caso di investimento (Art. 856).

Il Codice ha pur dato precise disposizioni circa la durata del rischio per l'assicuratore ed ha dato disposizioni diverse, secondo che si tratti di un'assicurazione a viaggio o di una assicurazione a tempo, e riguardo alla prima a sua volta secondochè si tratti di assicurazione della nave (Art. 827); o di assicurazione di merci, di profitto immaginario o di provvigione da guadagnarsi sopra le merci spedite (Art. 828); di assicurazione del nolo o del prezzo di trasporto dei passeggieri (Art. 829); o di assicurazione di somme date a cambio marittimo o di esborsi per avaria (Art. 830). Per l'assicurazione a tempo è dichiarato che danno norma i principii del computo civile del tempo (Art. 834). Il rischio incominciato corre per l'assicuratore ininterrottamente durante il tempo pattuito o durante i viaggi assicurati fino al termine di essi, e resta a carico dell'assicuratore anche mentre si trovino in terra le

merci, che frattanto abbiano dovuto essere scaricate, o la nave allo scopo di imprendere una riparazione, ovvero mentre le merci, dopo che siasi desistito dal viaggio della nave, siano allo scopo di trasportarle altrimenti al porto di destinazione trasportate ulteriormente in tutto od in parte per terra (Art. 831-833). Se nel caso di assicurazione di una nave a tempo la nave sia per via alla scadenza del tempo di assicurazione, l'assicurazione si ha per prorogata, contro continuazione del pagamento del premio convenuto, fino all'arrivo della nave nel più prossimo porto di destinazione, ovvero, se ivi deve essere scaricata, fino al termine dello scaricamento, salvo che il prolungamento sia escluso dal contratto o da una dichiarazione dell' assicurato (Art. 835).

La legge precisa poi anche la portata di un'assicurazione « per uno o per l'altro di più porti » e di un' assicurazione « per uno ed uno o più altri porti », come pure il significato della facoltà concessa all'assicurato di approdare a più porti (Art. 836, 837).

Art. 824.

L' assicuratore sopporta tutti i rischi, cui siano esposti la nave od il carico, mentre dura l'assicurazione, in quanto non sia stabilito altrimenti dalle disposizioni seguenti o dal contratto [a].

Egli sopporta specialmente:

1.° il rischio degli avvenimenti naturali e degli altri sinistri marittimi, anche se questi siano causati dalla colpa di un terzo, come vena d'acqua, investimento, naufragio, sommersione, incendio,

---

[a] *Art. 615 Cod. Comm. Sono a carico dell' assicuratore le perdite ed i danni, che accadono alle cose assicurate per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, cambiamenti forzati di via, di viaggio o di nave; per ragione di getto, esplosione, fuoco, pirateria, saccheggio, ed in generale per tutti gli altri accidenti di mare.* Analogo è il disposto dell' Art. 1 del Capitolato d' assicurazione per il corpo della nave, e dell'Art. 1 della polizza sopra merci. Cfr. *Art. 434 princip. Cod. Comm.*

esplosione, folgore, terremoto, danni in causa del ghiaccio etc.;

2.º il rischio di guerra e delle disposizioni di principe [a];

3.º il rischio dell'arresto ordinato a richiesta di un terzo e non determinato da colpa dell'assicurato;

4.º il rischio del furto, come pure il rischio della pirateria, del saccheggio e di altre violenze;

5.º il rischio della costituzione di un cambio marittimo sulle merci assicurate per proseguire il viaggio o della disposizione delle stesse per mezzo di vendita o di uso ad uguale scopo (Art. 507 fino al 510, 734);

6.º il rischio della baratteria o della colpa di una persona dell'equipaggio, quando ne derivi un danno per l'oggetto assicurato [b];

---

[a] L'*Art. 616 Cod. Comm.* esonera l'assicuratore dai rischi di guerra. se non vi è convenzione espressa, e per il caso che gli stessi siano assunti senza precisa determinazione dichiara che l'assicuratore risponde delle perdite e dei danni, che accadono alle cose assicurate per ostilità, rappresaglie, arresti, prede e molestie qualunque di un Governo amico o nemico, di diritto o di fatto, riconosciuto o non riconosciuto, ed in generale per tutti i fatti e gli accidenti di guerra (Cfr. *Art. 484 ult. al. Cod. Comm.*, ove è detto in generale che l'assicuratore non risponde dei rischi di guerra e dei danni derivanti da sollevazioni popolari, se non é pattuito il contrario). Giusta l'*Art. 610 Cod. Comm.*, l'aumento di premio convenuto in tempo di pace per il tempo di guerra, che potesse sopravvenire, e la cui quantità non fosse determinata dal contratto, è stabilita dal giudice, avuto riguardo ai rischi, alle circostanze ed alle convenzioni di ciascuna polizza di assicurazione. L'Art. 4 del Capitolato dispone essere gli assicuratori esenti: *a)* dall'arresto per ordine di potenza, da ogni rischio di guerra, ostilità, rappresaglie, blocco, cattura, confische, interdizione di commercio e molestie qualunque di Governi di fatto e di diritto, amici o nemici, riconosciuti e non riconosciuti, emanati da rivoluzione o guerra civile, e generalmente da ogni accidente di guerra: *b)* da qualunque avvenimento dipendente da violazione di blocco, da contrabbando o commercio proibito o clandestino, ancorchè la violazione, il contrabbando ed il commercio fossero imputabili a colpa di capitano, equipaggio e passeggieri. La stessa esenzione dai rischi di guerra in generale è stabilita dagli Art. 2 e 4 al. 1 della polizza sopra merci.

[b] A termini dell'*Art. 618 Cod. Comm.*, l'assicuratore non è responsabile delle prevaricazioni e delle colpe del capitano e dell'equipaggio, conosciute sotto nome di « baratteria », quando non siasi convenuto il contrario; una tale convenzione però cesserebbe di avere effetto, se si riferisse ad un capitano nomi-

7.° il rischio dell' urto di navi, senza distinguere se l' assicurato risenta in seguito all' urto un danno o direttamente o indirettamente per il fatto di dover risarcire un danno arrecato ad un terzo.

1. Il principio espresso in questo articolo, che l' assicuratore deve sopportare tutti i rischi, in quanto il contratto o la legge non stabilisca eccezioni (1), non è, secondo la teoria del Supremo Tribunale di Commercio dell' Impero (*Entsch.* XIII pag 140), speciale per l'assicurazione marittima, ma vale come regola suprema per tutte le specie di assicurazione. A

(1) Concordano col diritto germanico quello norvegese (Condizioni rivedute del 1881 § 42) e la legge marittima per la Finlandia (Art. 207). Così pure è detto nelle polizze inglesi (nella *common form of policy): Touching the adventures and perils which we, the assurers are contented to bear, and do take upon us in this voyage, they are of the seas, men-of-war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people, of what nation, condition or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses and misfortunes that have or shall come to the hurt, detriment or damage of the said goods and marchandises and ship etc. or any part thereof* (Arnould II pag. 681; Cfr. il formulario di polizza ivi pag. 1084 e seg.). Secondo il Codice di Commercio olandese (art. 637), l' assicuratore risponde per tutti i sinistri provenienti da cause estrinseche *(alle van buiten aankomende onheilen)*, fra i quali però è compresa anche una colpa dell' equipaggio. Più ristretta è la teoria del diritto francese: *Code de Commerce* (Art. 350): *Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages,*

nativamente indicato nel contratto, qualora l'assicurato lo congedi e gliene sostituisca un altro senza il consenso dell' assicuratore.

L'*Art. 8* del Capitolato pone a carico dell' assicuratore (salvo quest' ultima limitazione dell'*Art. 618 Cod. Comm.*) anche il rischio della baratteria, colpa ed imperizia del capitano indicato nel contratto di sicurtà (e di quello a questo sostituito senza il concorso dell'armatore per casi di forza maggiore) e dell' equipaggio e passeggieri, quando però non ne sia complice l'assicurato o qualunque delle persone a questo equiparate nell' articolo precedente (commissionari, agenti, commessi o mandatari di lui). Tale riserva per il caso di complicità dell'assicurato o delle persone a lui equiparate si legge pure nella polizza sopra merci (*Art. 8 Capov.*), che però comprende la baratteria fra i rischi, che sono a carico dell' assicuratore.

questa teoria è da aderirsi; però si deve avvertire in proposito che il principio in esame può trovare applicazione solo alle assicurazioni, che sono dirette contro i rischi che si verificano in determinate contingenze (p. es. nel caso di un trasporto), ma non per quelle specie di assicurazioni, che per la loro natura e per la loro designazione concernono fin dal principio solo una determinata categoria di rischi (così ora anche *Entsch. des R. G. Ziv.* S. X pag. 24), come l'assicurazione contro l'incendio, l'assicurazione contro la grandine e simili, inquantochè nella conclusione di un tale contratto di assicurazione vi ha già una limitazione dell'assicurazione per certi rischi (1). Il principio, che nelle assicurazioni della prima specie nel dubbio siano coperti tutti i rischi, si spiega per il mo-

---

qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles et généralement par toutes les autres fortunes de mer. Così pure il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 861). Perciò l'assicuratore risponde solo per quei rischi, che rientrano nel concetto della forza maggiore. Il *Code de Commerce* belga (II Art. 178 al. 1), il quale nel resto concorda coll' Art. 350 del *Code* francese, non comprende il rischio di guerra: a questo si riferisce anzi l'alinea secondo *(Dans le cas oú les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes, qui arrivent aux choses assurées par hostilités, réprésailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestations de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidens et fortunes de guerre)*, giusta il quale il rischio di guerra deve essere esplicitamente assunto. (Così pure secondo il Codice di Commercio italiano: Art. 616). E vale il principio (Art. 179): *Dans le cas où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage:* nel caso invero, in cui ciò si verifichi in alto mare, solo dopo che la nave sia messa in salvo nel primo porto che tocca.

(1) Questa teoria si è fatta valere anche nel progetto prussiano. Nell'Art. 374 è detto riguardo all' assicurazione di trasporti per terra: *L' assicuratore risponde per danni e perdite di ogni specie, in quanto non sia fatta espressa eccezione nel contratto o dalla legge,* e nell' Art. 680 è detto riguardo all' assicurazione marittima: *Se nella polizza non è stabilito altrimenti, l' assicurazione vale contro tutti i rischi.*

tivo che ogni rischio può essere oggetto dell' assicurazione: i rischi connessi con una determinata contingenza, p. es. con un trasporto, sono però non soltanto quelli, che sono intrinsecamente collegati, ma anche quelli che derivano dal fatto che gli oggetti assicurati sono sottratti alla sorveglianza del proprietario e per necessità sono da questo affidati a terze persone. Se perciò, all'atto dell'assicurazione, questa non è limitata a certi rischi o se non sono esclusi dalla stessa certi rischi, devesi ritenere che i contraenti abbiano inteso di estenderla a tutti i rischi, che dall'uno o dall'altro punto di vista possano colpire l'oggetto assicurato. Da ciò si deducono naturalmente le eccezioni fatte dal Codice (Cfr. Motivi del progetto prussiano pag. 343).

Cogli esempi enunciati nell' alinea secondo il principio è esclusivamente illustrato, ma non limitato in qualsiasi modo.

2. Riguardo al n. 1 non è necessario che il danno sia dal sinistro arrecato immediatamente alla cosa assicurata. Anzi l' obbligo dell' assicuratore al risarcimento si verifica anche quando in seguito ad un sinistro l'oggetto assicurato sia danneggiato da altre cose, che si trovino nella comunione della nave (Prot. VII pag. 3228-3230).

Per l' assicuratore del nolo sorge un obbligo al risarcimento, non solo quando le merci da trasportare siano andate perdute in causa di uno degli avvenimenti contemplati nel n. 1, ma anche se da questo sia il noleggiante stato costretto a rinunciare al viaggio od a consegnare le merci in un porto intermedio; non così nel caso di un prolungamento straordinario del viaggio proveniente da sinistro di mare, in causa del quale il nolo possa essere assorbito in tutto od in massima parte dalle spese (Voigt, *Seeversicherungs-Recht* I pag. 141 e seg. e 144; V. anche il seguente n. 3).

3. Le conseguenze pregiudizievoli di un ritardo del viaggio derivante dall' essere la nave sequestrata dal ghiaccio non rientrano nel numero primo, e non sono a carico dell'assicuratore, perchè l' essere sopraggiunti dal ghiaccio rientra nella categoria degli avvenimenti naturali ordinarii non altrimenti che i venti contrarii, e non va riguardato come un sinistro di mare, ma come un caso ordinario della navigazione. (Prot. VII pag. 3219). Lo stesso principio vale per le spese fatte per evitare tale ritardo, p. es. per quelle fatte per rompere il ghiaccio (V. Condizioni generali § 77 al. 3).

4. Nei rischi di guerra vanno compresi tutti i danni riguardanti la nave od il carico, che hanno la loro causale nella sussistenza di uno stato di guerra; perciò anche l'imposizione di un'imposta o l'aumento di un'imposta già esistente da parte di una potenza belligerante, che debba essere pagata dalle merci assicurate, mentre dura l'assicurazione (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* pag. 24-26).

5. La disposizione del n. 3 fu alla Conferenza di Amburgo motivata col dire che l'imposizione di un sequestro della specie ivi contemplata apparisce quale disposizione di principe, come un arresto per motivi politici, perchè le autorità impiegano la loro autorità per eseguire l'arresto, quand'anche questo avvenga nell'interesse ed a richiesta di privati, e perchè inoltre in tutti i casi non vi sono in alcun modo i mezzi necessarii per iscongiurare il sequestro. Poichè la legge parla semplicemente del rischio di un arresto, così l'assicuratore deve rispondere anche per il danno, che l'assicurato soffra per un sequestro, che non sia stato ordinato contro la cosa assicurata, ma contro un'altra cosa, che si trovi nella stessa comunione della nave (Prot. VII pag. 3217 e seg.).

6. Il principio che l'assicuratore debba, giusta il n. 4, rispondere per il rischio del furto (1) è esclusivamente una conseguenza del principio generale. Naturalmente devesi provare il furto avvenuto, ed il semplice smarrimento di una cosa, e la presunzione che essa sia rubata non bastano per poter pretendere dall'assicuratore il risarcimento del danno (Prot. VIII pag. 4330).

7. Riguardo alla responsabilità dell'assicuratore per

---

(1) Il *Code de Commerce* (francese Art. 350; belga II Art. 178) pone a carico dell'assicuratore il *pillage*, ma non il semplice furto. In Inghilterra, benchè il furto sia enumerato nella polizza fra i rischi assunti dall'assicuratore, si richiede però che esso *is accompanied by violence (latrocinium) and not simple theft (furtum)*: ARNOULD II pag. 704, 672. Negli Stati Uniti è però sostenuta anche l'opinione che *the assured on ship or goods may recover even for a simple theft committed on the voyage by persons belonging to the ship.* Per evitare quest'interpretazione si sono sostituite le parole *pirates, rovers and thieves* colle parole *pirates and assailing thieves.* Cfr. KENT III pag. 308 nota; PHILLIPS I n. 1106.

la colpa e la disonestà (baratteria) dell' equipaggio (1), devesi osservare che il n. 7 non impone questa all' assicura-

(1) Il *Code de Commerce* francese non tiene responsabile di ciò l'assicuratore (Art. 353: *L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'equipage connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire)*. Così pure il Codice di Commercio spagnuolo Art. 162. Di rincontro, secondo i moduli comuni di polizza inglesi, l'assicuratore risponde per la *barratry* (Arnould II pag. 705 e seg.). Così pure giusta la legge marittima per la Finlandia (Art. 207), le Condizioni rivedute norvegesi (§ 42), il Codice di Commercio olandese (Art. 637: solo nell' assicurazione della nave e del nolo l' assicuratore non risponde per il danno causato per frode del capitano: Art. 640; e nemmeno nell' assicurazione di merci, se queste appartengono all' armatore: Art. 641); ed il *Code de Commerce* belga (II Art. 184, però del pari con un' eccezione: *il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré, s'il n'y a convention contraire):* lo stesso principio vale per le polizze comuni francesi (Art. 1); però nelle assicurazioni del corpo della nave (Art. 3) sono esclusi *les faits de dol et de fraude du capitaine — à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son répresentant et remplacé par un autre que par le second.* Secondo il diritto francese, il concetto della baratteria corrisponde al diritto germanico. In teoria e nella pratica si considerano come baratteria, secondo quel diritto, *toutes les espèces de dol, ou même de simple imprudence, défaut de soins et impéritie tant du capitaine que des gens de l'équipage.* Ruben de Couder I pagina 588 n. 450. Di rincontro il diritto inglese formula in modo più ristretto il concetto della baratteria. *Barratry, in English law, may be said to comprehend not only every species of fraud and knavery covinously committed by the master with the intention of benefiting himself at the expense of his owners, but every wilful act on his part of known illegality, gross malversation, or criminal negligence by whatever motive induced, whereby the owners or the charterers of the ship (in case where the latter are considered owners pro tempore) are, in fact, damnified. — Loss arising from the ignorance or incompetence of the captain, from a mistake as to the meaning of his instructions or misapprehension of the best mode of carrying them into effect, can never amount to barratry.* (Arnould II pag. 706 e seg). La stessa teoria l' accoglie del resto anche il De Courcy (II pag. 1 e seg.) per il diritto francese, inquantochè si appoggia in proposito al linguaggio in uso. Secondo lui, *baraterie est une sorte de malversation, de*

tore (1) in generale ma solo in quanto ne sia derivato un danno per l'oggetto assicurato. L'assicuratore del corpo della nave può quindi, prescindendo dal caso di una collisione di navi (2), non rispondere per il danno, che l'armatore soffre per il fatto di essere egli stesso tenuto colla nave (e col nolo) per la colpa del capitano e dell'equipaggio, e di poter essere in causa di questa convenuto dai terzi danneggiati e della possibilità che anche la nave sia in caso di bisogno colpita da un procedimento esecutivo. Così p. es. l'assicuratore non è obbligato a tenere indenne l'armatore, se il capitano si è reso colpevole di una frode nel concludere il contratto di cambio marittimo, e l'armatore ha dovuto soddisfare il cambio marittimo senza aver profittato delle somme sborsate dal datore dello stesso, ovvero se il capitano ha abusato del carico affidatogli e l'armatore ha dovuto indennizzare gli interessati nel carico (Prot. VII pag. 3221-3224; VIII pag. 4331 e seg.; V. Art. 825 n. 1).

---

fraude commise par le capitaine, maître ou patron d'un navire ou par l'équipage, au préjudice soit des armateurs, soit des assureurs. Egli opina che anche il *Code* intenda in questo senso l'espressione, e ritiene che il passo citato non sia da intendersi nel senso che *toutes les prévarications et toutes les fautes du capitaine et de l'équipage* fossero conosciute sotto il nome di *barateries de patron,* e che l'assicuratore non risponda per tutte queste, ma bensì non risponda solo per quelle *prévarications et fautes, qui sont connues sous le nom de baraterie de patron.*

(1) Il Codice è conforme a questo riguardo col diritto precedente (Ordinanza di Amburgo del 1731 per le assicurazioni e per le avarie Tit. VII Art. 1: *Ogni danno, che tocchi alle navi od alle merci per colpa, errore, negligenza, e reato del capitano, dei timonieri e dell'equipaggio in qualsiasi modo, resta a carico degli assicuratori e deve dagli stessi essere risarcito:* Schema Generale di assicurazioni marittime di Amburgo del 1858 § 62 (conforme al Tit. VII Art. 1 della sopra riferita Ordinanza). Una serie di sentenze di Amburgo è citata nella Raccolta del Kierulff (I pag. 1187).

(2) Giusta il diritto inglese, l'assicuratore del corpo della nave non è in sè tenuto per il fatto che l'armatore abbia dovuto risarcire un terzo in seguito ad una collisione. L'assicuratore assume un tale rischio (però solo in parte) colla cosidetta *running-down clause.* Vedi Arnould I pag. 22 e seg., 238 e seg.

Tanto meno, qualora il capitano abbia, nel caso di un avvenimento pregiudizievole, tenuta una condotta, che in sè deve essere indicata come corretta, ma che però tolse all' assicurato la possibilità di convenire l' assicuratore (se p. es. ha venduta una nave riparabile, ma immeritevole di riparazione, mentre, a termini del contratto di assicurazione, avrebbe dovuto procedere alla riparazione), può il danno, che ne deriva all' assicurato, essere posto a carico dell' assicuratore sotto il punto di vista di una colpa del capitano. In questo caso infatti non si ha in generale alcuna colpa del capitano, imperocchè il contratto di assicurazione, che regola esclusivamente i rapporti fra l' assicuratore e l' assicurato, non può dare alcuna norma per la condotta del capitano (Sentenze del Supremo Tribunale di Appello di Lubecca del 30 Dicembre 1865; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1186 e seg.; e del 30 Aprile 1867; ivi III pag. 358).

8. Anche nel n. 7 devesi equiparare al danno arrecato direttamente alla cosa assicurata dalla colpa di una persona dell'equipaggio quello causato mediatamente (cioè con altre cose, che si trovino sulla nave) (Prot. VII pag. 3228-3230).

Art. 825.

Non sono a carico dell' assicuratore i danni in appresso indicati:

1° nell'assicurazione della nave e del nolo:

il danno, che deriva dall'essere la nave spedita in mare in uno stato di innavigabilità o non armata od equipaggiata convenientemente, ovvero senza i documenti necessarii (Art. 480);

il danno, che, all' infuori del caso di urto di navi, derivi dall' essere l' armatore tenuto per il danno arrecato ad un terzo da una persona dell'equipaggio (Art. 451 e 452);

2° in un' assicurazione che si riferisca alla nave:

il danno alla nave ed accessorii, che sia solo una conseguenza del consumo di essa con un uso ordinario;

il danno alla nave ed accessorii, che sia causato da vetustà, da marcimento o da tarlatura [a];

3° in un' assicurazione, che si riferisca alle merci od al nolo, il danno, che deriva dalla qualità naturale delle merci, e specialmente da vizio intrinseco, calo o colaggio ordinario etc., ovvero da deficiente imballaggio delle merci, ovvero il danno causato a queste da sorci o da topi; se però il viaggio è ritardato indebitamente da un sinistro, per il quale risponda l' assicuratore, questi deve risarcire il danno indicato in questo numero nella misura, in cui il ritardo ne è la causa [b];

4° il danno, che proviene da una colpa dell' assicurato, e nell' assicurazione di merci o del profitto immaginario anche il danno, che deriva da una colpa imputabile al caricatore, al ricevitore od al sopraccarico in questa loro qualità [c].

---

[a] Cfr. *Art. 5* del Capitolato, in virtù del quale gli assicuratori sono esenti da ogni rottura o guasto nelle macchine, dal vizio di costruzione dei corpi ed attrezzi, sia a vela che a vapore, dai difetti del materiale impiegatovi e dal danno delle brume nelle parti non coperte di metallo, tranne il caso di forza maggiore, cioè che la fasciatura dipenda da avarie non ancora potute riparare ed infine da ogni spesa o danno dipendenti da quarantena prevista od imprevista, da stazione forzata della nave per ghiaccio, peste e simili avvenimenti.

[b] In conformità all'*Art. 434 Capov. Cod. Comm.*, che dichiara l'assicuratore non responsabile delle perdite e dei danni derivanti da solo vizio inerente alla cosa assicurata e non denunciato, lo stesso principio è enunciato riguardo all'assicurazione marittima dall'*Art. 615 Capov. Cod. Comm.* — L'*Art. 4 Capov.* della polizza sopra merci dice a sua volta che l'assicuratore non risponde dei danni e perdite provenienti da vizio proprio, da insetti od altri animali qualunque, che non siano prodotti da bagnamento sofferto durante il viaggio, dall'influenza della temperatura, da calo o deterioramento naturale dell' oggetto assicurato, nonchè da qualunque spesa di quarantena, stallie e svernamento. (Per quest'ultima categoria di spese, cioè di navigazione, di porto, di svernamento, di quarantena, come per le tasse e per i diritti di qualunque specie riguardanti la nave ed il carico, l'esonero dell'assicuratore è formalmente espresso anche nell'*Art. 619 Cod. Comm.*).

[c] L'*Art. 434 Capov. Cod. Comm.* dispone appunto che l'assicuratore non risponde delle perdite e dei danni cagionati da fatto o colpa dell' assicurato o dei suoi agenti, committenti o commissionarii. Analoga disposizione si trova nell'*Art. 2* del Capitolato, che si riferisce agli Art. 425 e 466 Cod. Comm. del 1865, corrispondenti il primo all'*Art. 617 al. 1* del Codice vigente (che contem-

1. Col testo del n. 1 è imposta in modo assoluto all' assicurato nell' assicurazione della nave e del nolo la garanzia della navigabilità della nave (1), analogamente a quanto già disponevano lo Schema generale delle assicurazioni marittime di Amburgo e lo Schema generale riveduto (2). La conseguenza attribuita all'innavigabilità non è riguardata come la conseguenza di una *culpa* dell' assicurato, e non gli è concessa, applicando per analogia l'Art. 560, la prova che i vizi della nave non avrebbero potuto essere scoperti e rimossi nep-

(1) Secondo il diritto inglese ed americano, *an implied warranty, that the ship is seaworthy when the risk attaches*, lo stato di navigabilità della nave è *a condition of the contract*, e lo è non solo nell'assicurazione del corpo della nave e del nolo, ma per ogni specie di assicurazione, purchè solo si tratti di una *voyage policy* e non di una *time policy* (HOPKINS 4ª ediz. pag. 442 Nota 1, pag. 487). Essa è fatta sempre valere, quando non sia esplicitamente esclusa nella polizza (ARNOULD II pag. 589 e seg. LOWNDES §§ 166-174; HOPKINS pag. 442 nota; 480-487; PHILLIPS I n. 695). Il *Code de Commerce* dispone (Art. 352): *Les déchets, diminutions et pertes, qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.* Nel *Code* belga (II Art. 183) manca la prima parte fino a *vice propre de la chose.* La legge marittima per la Finlandia (Art. 208) e le Condizioni rivedute norvegesi (§ 48) concordano col Codice germanico.

(2) Schema generale di assicurazioni marittime di Amburgo (§ 47): *L'assicurato sul corpo della nave o sul nolo si assume verso l' assicuratore l' obbligazione che la nave sia in istato di navigabilità, cioè che essa sia sana, stagna, ben calafatata, provveduta di tutto il necessario per il suo armamento, per potere intraprendere il viaggio progettato e trasportare le merci con sicurezza.* Così pure lo Schema generale riveduto (§ 47). Il Tribunale Supremo d' Appello di Lubecca (Sentenza del 18 Dicembre 1865; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1149) designò l' obbligazione in esame non quale condizione dell' assicurazione, ma come una clausola per il contratto.

pla i cambiamenti di via, di viaggio o di nave) ed il secondo all'*Art. 484 Capov.* sovra riferito. Nè diversamente si esprime l' *Art. 8 al. 1* della polizza sopra merci per ogni danno o perdita proveniente da colpa o fatto qualunque imputabile all'assicurato, caricatore, noleggiatore, ricevitore, committente, commissionario od altro agente, commesso od incaricato, siano o non siano assicurati.

pure facendo uso della dovuta diligenza (Sentenza del Supremo Tribunale di Amburgo del 24 Marzo 1871; GOLDSCHMIDT, *Zeitschrift* XIX pag. 246). È irrilevante, se l'assicurato stesso abbia spedita in mare la nave: sicchè il subnoleggiante, che abbia assicurato il nolo, decade dal suo diritto all'indennità in causa dell'innavigabilità della nave (Prot. VIII pag. 4336 e seg. (1)). Così esteso io annovererei il principio fra le disposizioni aventi carattere di eccezione (2), ed in questo senso esso fu riguardato anche alla Conferenza di Amburgo. L'estensione dall'assicurato sul corpo della nave all'assicurato sul nolo dell'obbligo di garantire lo stato di navigabilità della nave fu infatti in questo caso motivata, adducendo il vantaggio di facilitare l'affare, inquantochè gli assicuratori saprebbero sempre allora di avere per sè nelle assicurazioni del corpo della nave e del nolo (ma non in quelle di merci) una garanzia dello stato di navigabilità della nave (Prot. VIII pag. 4337). Il Supremo Tribunale di Com-

(1) Le Condizioni generali (§ 70 n. 1) dicono esplicitamente: *Non si guarda se l'una o l'altra cosa* (cioè la spedizione della nave in istato di innavigabilità o con carico eccessivo) *siasi verificata o meno con iscienza o volontà dell'assicurato.*

(2) La polemica mossa a questo riguardo dal CROME (nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXVIII pag. 13 e seg.) sarebbe fondata solo quando io avessi dichiarato come avente carattere di eccezione già l'obbligo in esame di garanzia dell'assicurato sul corpo della nave, cosa che però io ho fatto soltanto riguardo all'estensione, che l'Art. 825 n. 1 dà all'obbligo di garanzia dell'assicurato. Il principio che il subnoleggiante, il quale perde il diritto al nolo in seguito all'innavigabilità della nave, non possa pretendere dall'assicuratore alcuna indennità non si spiega, considerando che all'assicurato non competa alcun risarcimento per danni, che siano derivati dall'intrinseca qualità difettosa della cosa assicurata. Ed anche la considerazione addotta dal CROME che nel contratto di subnoleggio i contraenti sono d'accordo che non il subnoleggiante stesso lo adempia, ma bensì il noleggiante ordinario, non consente però che apparisca identico per il contratto di assicurazione il subnoleggiante coll'armatore noleggiante principale. La motivazione, che il Tribunale dell'Impero (*Entsch. Ziv. S.* VII pag. 5 e seg.) dà delle disposizioni del n. 1 al. 1 dell'Art. 825, contempla soltanto il caso, in cui l'armatore sia l'assicurato.

mercio dell' Impero vede invero nel principio esclusivamente una conseguenza manifesta del principio generale in materia di assicurazione che nessun assicurato può pretendere risarcimento per i danni, che sono derivati da vizi della stessa cosa assicurata o dei mezzi da impiegarsi ed impiegati dall' assicurato per l'oggetto dell'assicurazione. Il Tribunale raffigura l'innavigabilità della nave, quando siano stati assicurati o la nave stessa ovvero i proventi del godimento di essa (nolo o prezzo di trasporto dei passeggieri), come vizio intrinseco della cosa assicurata (*Entsch. des R. O. H. G.* VII pag. 399). Ma con ciò non sarebbe spiegato il motivo, per cui resti a danno del subnoleggiante, e non dell'interessato nel carico, l'innavigabilità della nave, benchè quegli non sia meglio di questo in grado di provvedere alla navigabilità della nave, e benchè riguardo all' interessato nel carico il Supremo Tribunale di Commercio non gli faccia pesare l'innavigabilità della nave, di cui si serve per il trasporto, perchè egli non ha da provvedervi. Del che non è a dubitare, perchè l'innavigabilità pregiudica il noleggiatore quale assicurato per l' anticipo-nolo e non quale assicurato per le merci.

2. L' innavigabilità deve essere esistita, affinchè valga a liberare l'assicuratore dall'obbligo del risarcimento, al principio del viaggio e non può essersi verificata solo nel corso del viaggio in causa di sinistri di mare o di un altro avvenimento impreveduto. Al contrario va riguardato come un' innavigabilità preesistente, se la nave era affetta da un vizio di costruzione, che in sè non aveva alcuna influenza sullo stato di navigabilità della nave, ma però doveva toglierlo alla nave in seguito ad avvenimenti prevedibili, p. es. se non consentiva una riparazione non istraordinaria ed in sè non importante in date circostanze, ovvero se non la consentiva senza un irreparabile danneggiamento del corpo della nave (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 5 Dicembre 1870 e del Tribunale Supremo del 24 Marzo 1871 nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XIX pag. 244 e seg. (1)).

---

(1) Nel caso, che formò oggetto di queste decisioni, nell' estremità inferiore della pompa era stato indebitamente conficcato un chiodo allo scopo di assicurare il fondo della nave, sicchè quando fu tolta, allo scopo di ripararla, la pompa divenuta inservibile, il fondo della

3. All' innavigabilità del corpo della nave sono dalla legge pareggiati il deficiente armamento, il deficiente equipaggiamento, la mancanza dei documenti necessarii ed inoltre, giusta le Condizioni generali (§ 70 n. 1), anche lo stato di eccessivo caricamento della nave. Quale armamento deficiente va riguardata la mancanza di vele servibili in sufficienti quantità, di catene d'ancore, di ancore e di cose simili, di viveri ed acqua sufficiente e l'insufficienza della provvista di carbone nei piroscafi. La questione, se l'armamento sia stato sufficiente per il viaggio, devesi decidere naturalmente per mezzo di giudizio di periti (1).

4. Lo stato di navigabilità della nave è la condizione per l'obbligo dell'assicuratore al pagamento solo nell'assicurazione della nave e del nolo, ma non nelle altre specie di assicurazioni, e per queste ultime neppure se l'assicurato stesso abbia spedito in mare la nave. Quindi se, per esempio, l'armatore ha caricato merci sue proprie ed ha preso l'assicurazione tanto sopra il corpo della nave quanto sopra il carico, nel caso di innavigabilità non colposa, non gli spetterà nessuna indennità riguardo all'assicurazione del corpo della nave, ma bensì riguardo all'assicurazione del carico (Prot. VIII pagine 4336 e seg.). Se frattanto all'assicurato era nota l'innavigabilità della nave, nel caso di un'assicurazione diversa da quella del corpo della nave e del nolo, l'esercizio del suo diritto di indennità trova ostacolo, non già nella disposizione dell' Art. 825, ma bensì in quella dell' Art. 810.

5. È già stato sopra rilevato che anche l'assicurazione dell' anticipo nolo presa dal noleggiatore è una vera e propria assicurazione del nolo. Il noleggiatore assicurato per l'anticipo nolo decade quindi dal suo diritto all'indennità in causa dell'innavigabilità della nave; così pure il sub-noleggiante, che

---

nave ne ricevette un buco, che non potè essere riparato, perchè la nave si trovava in una solitaria costa del Mar Glaciale.

(1) La legge marittima per la Finlandia dà ancora la seguente disposizione (Art. 208 al. 2 tradotto in lingua francese); *Toutefois l'assureur ne pourra pas s'affranchir de ses engagements en invoquant l'insuffisance de l'équipement du navire, lorsqu'après examen il en aura auparavant reconnu la navigabilité, à moins qu'il n'y ait eu fraude ou dol de la part de l' assuré.*

abbia assicurata l' eccedenza del nolo risultante per lui dal contratto di sub-noleggio. L'Art. 825 non dice infatti in alcun modo che le disposizioni date dallo stesso riguardo al nolo siano applicabili solo allorquando l' armatore vi sia interessato (Vedi VOIGT *Seeversicherungs-Recht* I pag. 138 e seg.).

6. Nel nolo deve naturalmente comprendersi anche il prezzo per il trasporto dei passeggieri; infatti l'Art. 678 comprende questo nel nolo, in quanto non sia fatta un'eccezione al riguardo nel Codice stesso, ed una tale eccezione non si trova riguardo alla disposizione in esame. La cosa è diversa però nel caso dell'assicurazione, che gli agenti di emigrazione sono obbligati per legge a prendere sul prezzo di trasporto e sull' ammontare delle provvigioni. A questo proposito infatti, come fu sopra spiegato, appariscono quali assicurati, non già gli armatori od i sub-noleggianti (gli agenti di emigrazione), ma bensì gli emigranti, ed in realtà l'oggetto assicurato non è il prezzo di trasporto, cioè la *merces*, l'equivalente per il trasporto dei passeggieri, ma l'oggetto assicurato è costituito dai mezzi, che devono rendere possibili per gli emigranti la continuazione ed il compimento del viaggio, qualora non possano effettuarlo col mezzo di trasporto loro procurato dall' agente di emigrazione (1). Questa assicurazione del prezzo di trasporto e del mantenimento non rientra quindi nel n. 1 dell'Art. 825 (*Entsch. des R. O. H. G.* VII pag. 401 e seg. XVII pag. 343 e seg.). Gli assicuratori sono dunque tenuti al pagamento della somma assicurata, malgrado il sinistro causato dall' innavigabilità della nave, senza aver riguardo, se l' assicurazione sia fatta valere direttamente per lo scopo del mantenimento e dell' ulteriore trasporto degli emigranti o da un'autorità a ciò autorizzata (per esempio da un consolato) per rimborsarsi di spese, che furono fatte per gli stessi, ovvero dall' agente d' emigrazione stesso (che si trovi in possesso della polizza) allo scopo di rimborsarsi delle spese da lui fatte per alloggiare, mantenere e trasportàre ulteriormente gli emigranti. L' agente d' emigrazione non potrebbe esercitare tale diritto solo nel caso in cui a lui

(1) Inoltre, qualora certe autorità abbiano fatto i pagamenti necessarii allo scopo del mantenimento e del trasporto degli emigranti, deve essere con ciò assicurato il rimborso di queste somme. (*Entsch. des R. O. H. G.* XVII pag. 344).

stesso fosse imputabile l'innavigabilità. Quand' anche infatti non potesse essergli direttamente opposta un'eccezione dedotta dal numero 4 dell'Art. 825, perchè egli non è l'assicurato, starebbe però contro di lui in base all'Art. 808 un'eccezione desunta dalla persona degli emigranti, che sarebbero autorizzati a pretendere dall' agente di emigrazione di essere tenuti indenni per l' interruzione del viaggio causata da colpa di lui (*Entsch. des R. O. H. G.* XVII pag. 345 e seg. Così pure anche il VOIGT pag. 136 e seg.).

7. Coll'innavigabilità è escluso il diritto contro l' assicuratore solo in quanto il danno, per cui si chiede il risarcimento, sia causato da quella (1). Deve quindi sussistere un nesso causale fra l'innavigabilità della nave ed il sinistro sofferto (Sentenza del Supremo Tribunale d' Appello di Lubecca del 18 Dicembre 1865, KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1148 e HERMANN e HIRSCH, *Sammlung* pag. 415). Perciò anche incombe sempre all' assicuratore la prova dell' innavigabilità e del nesso causale fra questa ed il danno causato (così anche Sentenza del Tribunale d' Appello di Celle del 2 Ottobre 1873; SEUFFERT, *Archiv* XXIX n. 67). Secondo il testo del n. 1 (« è spedita in mare »), devesi pretendere dall' assicuratore la prova che la nave fosse in istato d'innavigabilità al principio del viaggio. Però di rincontro deve l' assicurato provare lo stato di navigabilità, se durante il viaggio la nave risulti innavigabile,

(1) A questo riguardo sussiste una differenza essenziale fra il diritto germanico e l'inglese, secondo il quale l'innavigabilità della nave ha per conseguenza che l'assicurato perde ogni diritto ad indennità contro l' assicuratore in base al contratto di assicurazione, sia o meno il danno connesso con l' innavigabilità (Vedi sopra pag. 187 nota 1.ª). Però la nave deve essersi trovata in istato di navigabilità solo al principio del viaggio, e l'assicuratore non è liberato dalla sua obbligazione in virtù di un' innavigabilità verificatasi posteriormente (ARNOULD II pag. 592 e seg.). Di rincontro, secondo il diritto degli Stati Uniti, sussiste per l'assicurato l'obbligo di mantenere, per quanto dipenda da lui, la nave in istato di navigabilità per tutta la durata del viaggio: gli assicuratori americani non rispondono per danni, che siano indubbiamente derivati *from the negligence or misconduct of the assured in not keepping the ship in a proper state of repair:* PHILLIPS I N. 723-736; KENT III pag. 288 e seg.; PARSONS I pag. 380.

senza che siano giustificati avvenimenti esteriori, che possano aver prodotta l' innavigabilità (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 30 Giugno 1854; SEUFFERT, *Archiv* XIX n. 266; Cfr. Sentenza del 18 Dicembre 1865; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1152 e HERMANN e HIRSCH, *Sammlung* pag. 416; *Entsch. des R. O. H. G.* XXIII pag. 23). Riguardo al nesso causale è decisamente inesatto il principio stabilito dal Supremo Tribunale d' Appello di Lubecca (Sentenza del 27 Maggio 1868; KIERULFF, *Sammlung* IV pag. 415-417), in conformità alla pratica che vigeva anteriormente al Codice di Commercio (KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1148-1150), che non possa richiedersi dall'assicuratore, che egli stabilisca nelle sue particolarità la connessione immediatamente causale fra l'innavigabilità ed il sinistro, e che anzi basti già un nesso mediato fra le due cose, che si possa riconoscere come possibile; donde detto Tribunale dedusse che un sinistro toccato alla nave possa essere attribuito a deficiente approvvigionamento della stessa, se dall'una parte il sinistro avrebbe potuto essere scongiurato con l'opera energica di un valido equipaggio, e d'altra parte la nave fosse stata provveduta così insufficientemente di provvigioni che l'equipaggio non avesse ricevuto per alcun tempo la sua completa razione di vitto. Anzi si può parlare di un nesso causale fra l' innavigabilità ed il danno solo quando la prima sia stata la vera causa efficace di quest' ultimo, e non soltanto un coefficiente a produrre il danno (Cfr. CROME pagine 11 e seg.). Le Condizioni generali (§ 70 n. 1) dispongono:

Non è a carico dell' assicuratore (nell' assicurazione della nave o del nolo):

Il danno, che deriva alla nave od al nolo in un viaggio, in cui la nave sia spedita in mare in istato di innavigabilità od eccessivamente caricata ovvero non armata od equipaggiata convenientemente; inoltre il danno, che deriva dal non essere la nave accompagnata dai documenti necessarii (Cod. Comm. Art. 480).

Nelle assicurazioni a tempo (§§ 79 e 80) *questa disposizione si applica a ciascun viaggio distinto* (§ 83) *compreso nel periodo di tempo del-*

l' assicurazione. Se la nave prende a far acqua ovvero si verifica in essa un danno, sicchè abbisogni di una riparazione o vada totalmente perduta, senza che da parte dell'assicurato sia giustificato un avvenimento naturale straordinario od un altro speciale sinistro di mare, si ritiene il danno causato dallo stato d' innavigabilità della nave.

Colla prima di queste disposizioni la navigabilità della nave viene fatta una condizione del contratto di assicurazione, non altrimenti che secondo il diritto inglese, limitatamente all'assicurazione del corpo della nave e del nolo (1), e con ciò non si accorda l' ultima parte. Ora del resto gli assicuratori di Amburgo in un' aggiunta alle polizze di assicurazione del corpo della nave e del nolo hanno sostituito alle norme sovra riferite del § 70 semplicemente le parole dell' Art. 825 Cod. Comm. (« il danno che deriva dall' essere la nave spedita in mare in uno stato d' innavigabilità o non armata convenientemente ovvero senza i documenti necessarii »).

8. È irrilevante, se l' innavigabilità od il deficiente armamento provenga da una colpa dell' armatore o del capitano, od anche da un semplice *casus*, per non essere stato possibile il provvedere certi oggetti facenti parte dell'armamento della nave nel porto da cui questa è partita. Nell' ipotesi di una colpa dell'armatore il caso rientrerebbe nei numeri 1 e 4 dell' articolo. Se l'insufficiente armamento è da attribuirsi a colpa del capitano, l'armatore non può fondare sull'Art. 824 n. 6 la sua pretesa ad indennità contro l' assicuratore. Poichè infatti l' Art. 825 n. 1 impone in modo assoluto all' assicurato la garanzia per lo stato di navigabilità della nave, esso gli toglie

---

(1) Contro la disposizione del Codice si fece rilevare fra le altre cose, oltre alla mancanza di un motivo per mutare le norme fino allora vigenti, la considerazione che agli assicuratori è tolta appunto di fatto nella pluralità dei casi l' eccezione dell' innavigabilità, qualora siano gravati dalla prova del nesso causale fra l'insufficiente stato della nave ed il sinistro. Vedi Voigt, *Erlaüterungen zu dem Entwurf eines neu revidirten Plans Hamburgischer Seeversicherungen* pag. 21 e seg.

la possibilità di riferirsi alla colpa di altri. Devesi inoltre osservare, che, pur avverandosi frequentemente che l'armamento della nave per un viaggio sia da parte dell'armatore lasciato al capitano, una negligenza incorsa da quest' ultimo in proposito non è da riguardarsi come una colpa di una persona dell'equipaggio, contemplata nel suindicato n. 6, perchè il capitano non apparisce sotto tale aspetto come direttore nautico, ma come rappresentante amministrativo dall' armatore (Sentenza del Supremo Tribunale d' Appello di Lubecca del 15 Dicembre 1865; KIERULFF, *Sammlung* I pag. 1147 e seg. e HERMANN e HIRSCH, *Sammlung* pag. 411 e seg.; Sentenza del Supremo Tribunale di Amburgo del 15 Luglio 1864 nella medesima causa; HERMANN e HIRSCH pag. 409; *Entsch. des R. O. H. G.* XVII pag. 348, XVIII pag. 285).

9. La disposizione dell' alinea secondo del n. 1 si ricava naturalmente, come fu già sopra spiegato, dal testo del n. 6 dell' Art. 824.

10. Il numero secondo e la regola del numero terzo sono esclusivamente la conseguenza della natura del contratto di assicurazione in generale e del principio generale dell' Art. 824; eguali disposizioni si trovano anche nelle legislazioni straniere (1). Perciò non è riconosciuto un diritto ad indennità nel caso di un danno, che sia una conseguenza della qualità degli oggetti assicurati o del loro uso naturale (2). Le Condizioni generali (§ 70 n. 3) non tengono neppure responsabile l' assicuratore per il danno, che sia causato alle merci dal fumo della nave. Con maggiore precisione è quì formulata l'eccezione ammessa alla regola del n. 3. È detto infatti:

---

(1) Così nel diritto inglese (ARNOULD II pag. 659-661) ed in quello francese (*Code de Commerce* Art. 352). Nei moduli di polizza francesi è contenuta eziandio la seguente disposizione speciale (Art. 3 della polizza di assicurazione del corpo della nave): *Les assureurs sont exempts de la piqûre des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique.*

(2) Lo stesso è a dirsi, giusta le Condizioni generali (§ 129 n. 2 d) e quelle di Brema (§ 37), anche se le àncore, le catene o le gomene siano spezzate, ovvero siano danneggiate o strappate od asportate dal vento le vele spiegate, senza che ciò sia causato da un sinistro esteriore, p. es. dal rompersi dell' alberatura, dal precipitare di marosi.

Se il danno indicato in questo numero proviene dal fatto che il viaggio della nave sia ritardato oltre tre mesi da una disposizione di principe o da un sequestro ordinato a richiesta di un terzo, senza che l'una o l'altra di queste misure sia imputabile a colpa dell'assicurato, l'assicuratore deve risarcire il danno nella misura in cui ne fu causa il ritardo.

Riguardo al colaggio in particolare le Condizioni generali e quelle rivedute di Brema contengono pure disposizioni speciali:

Condizioni generali § 106:

Nel caso di merci liquide — fra le quali vanno comprese anche il miele, la melassa, lo sciroppo, l'olio di palma ed il catrame — l'assicuratore non risarcisce mai il colaggio ordinario, salvo che nei casi eventuali di vendita nel porto di approdo forzato (vedi sotto l'alinea terzo), *ed il colaggio straordinario lo risarcisce solo nel caso che la nave, in seguito ad urto, abbordaggio o sforzo di vele, abbia riportata una forte scossa o si sia rovesciata, o sia calata a fondo, o sia arenata, ovvero siasi rotto il corpo o la nave sia divenuta irreparabile in modo assoluto per effetto di un sinistro di mare* (§ 131), *ovvero se sia stata arrestata o catturata in un modo che obblighi l'assicuratore e trattenuta per oltre tre mesi dal giorno dell'arresto, ovvero abbia dovuto trattenersi per oltre tre mesi in un porto di rilascio forzato, cui sia approdata in causa di rischio di guerra o di blocco del porto di destinazione, ovvero se le merci siano state scaricate in un porto di rilascio forzato in seguito ad una qualunque causa, che sia a carico dell'assicuratore.*

Per colaggio ordinario si ha per liquidi in

recipienti metallici il 3 per cento, per l'olio di oliva in recipienti con cerchi di ferro il 5 per cento, per l'olio d'oliva in recipienti d'altre specie, come pure per tutti gli altri liquidi in qualunque specie di recipienti, il 10 per cento.

Nel caso di vendita nel porto di rilascio forzato si prescinde da ogni deduzione per colaggio ordinario e straordinario.

Un' avaria di merci liquide è risarcita solo se si verifica una delle condizioni di fatto enunciate nell' alinea primo di questo paragrafo, che obbligano l' assicuratore al risarcimento per il colaggio straordinario. — Se le merci liquide sono spedite in bottiglie, vasi di vetro, orci o recipienti di simile natura, la precedente disposizione vale anche per ogni guasto, che sia avvenuto alle etichette, alle capsule, alle impagliature o simili.

Le merci liquide racchiuse in recipienti fragili si hanno per assicurate « franche da rottura », eccetto il caso di investimento.

Le Condizioni di Brema § 19:

Le merci liquide, sotto una denominazione generale o speciale, sono assicurate per colaggio o rottura solo nei casi indicati in seguito sotto alla lettera A *di questo paragrafo, e sotto le seguenti deduzioni per colaggio ordinario stabilite alla lettera* B.

A. *Casi che danno luogo a diritto a compenso per colaggio o rottura:*

1. *se le merci assicurate, di cui si tratta, od una parte di esse siano state scaricate in un porto di rilascio forzato;*

2. *se la nave sia catturata e trattenuta per oltre due mesi, salvo che la molestia di guerra sia esclusa dall' assicurazione ovvero questa sia presa solo per il rischio di mare;*

3. *nel caso di investimento, con riferimento al § 16;*

4. *se la nave sia urtata, cioè abbia toccato violentemente un oggetto saldo o duro, senza restare appoggiata allo stesso, ovvero se abbia sofferto per abbordaggio una forte scossa.*

Le deduzioni per colaggio ordinario sono fissate in maniera diversa alla lettera B per le varie merci e per i diversi viaggi principali. Simultaneamente è stabilito che in generale si faccia luogo ad un compenso per colaggio nel caso di liquidi, che non si trovino in bottiglie od in orci, solo allorquando il colaggio ecceda il colaggio ordinario del 3 0[0 della stima; che per i liquidi di ogni specie in bottiglie ed orci il colaggio è compensato sotto deduzione del 5 0[0 della stima; che infine nel caso di una vendita nel porto di rilascio forzato, che sia a carico dell'assicuratore (1), si prescinde da ogni deduzione per colaggio, ma però la perdita è compensata, in conformità al § 15, solo allora quando essa ascenda almeno al 10 0[0 della somma assicurata rappresentata dalla quantità venduta.

11. La disposizione del n. 4 risulta del pari necessariamente dalla natura del contratto di assicurazione. L'assicuratore si assume i rischi, che possono colpire l'assicurato; l'assicuratore marittimo si assume i rischi, che sono connessi alla navigazione. Ne deriva che l'assicuratore non può mai avere inteso di assumersi un danno, che derivi da una colpa dell'assicurato stesso e neppure un danno che provenga da una colpa delle persone, che prendono parte al caricamento od allo scaricamento delle merci assicurate, come il caricatore, il ricevitore, il sopraccarico, e che anzi nell'assunzione del rischio da parte dell'assicuratore si presuppone una condotta regolata delle suindicate persone (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* IX pagina 121).

La legge fa cessare il diritto ad indennità dell'assicurato per un danno, che sia causato in qualunque specie di assicurazione da una colpa dell'assicurato, ed inoltre in un'assicu-

(1) Cioè nel caso di vendita esplicitamente acconsentita dall'assicuratore od eseguita senza il concorso dell'assicurato.

razione di merci e di profitto immaginario anche da colpa del caricatore, del ricevitore o del sopraccarico: essa non ha con ciò limitata la cerchia delle persone, per la colpa delle quali l'assicuratore è liberato dalla sua obbligazione; anzi sono evidentemente da annoverarsi fra le stesse tutti quelli che appariscono indubbiamente quali rappresentanti dell'assicurato (Prot. VII pag. 3230; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* IX pag. 121 (1)). Fra questi rientra specialmente il capitano, se ha da intraprendere atti di amministrazione in relazione alla gestione dell'azienda della nave e dell'impresa marittima; allora egli apparisce quale mandatario dell'armatore (*Entsch. des R. O. H. G.* XVIII pag. 285). Egli però può fungere anche quale sopraccarico, ed essere quindi mandatario del noleggiatore (Prot. VII pag. 3230 e seg.; *Entsch. des R. O. H. G.* XVII pag. 348).

12. La legge libera l'assicuratore dalla sua obbligazione per colpe del caricatore, del ricevitore e del sopraccarico, che siano imputabili loro in questa qualità: con ciò si escluse l'opinione che sia di danno per l'assicurato qualsiasi colpa, in cui le persone suindicate incorrano relativamente all'impresa navale, che forma oggetto dell'assicurazione: p. es. colla consegna di cattive provvigioni, se i caricatori sono nello stesso tempo fornitori delle provvigioni (Prot. VIII pag. 4335). Però

---

(1) Il *Code de Commerce* libera l'assicuratore dalla responsabilità per *les pertes et dommages provenant du fait de l'assuré* (Art. 351) e per *les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs* (Art. 352). A queste disposizioni del *Code* devesi indubbiamente annettere lo stesso significato come a quelle del nostro Codice, sicchè p. es. riescirebbe a danno dell'interessato nel carico assicurato la colpa del caricatore, ma non quella degli altri interessati nella nave e nel carico, come p. es. quella dell'armatore, benchè però anche quest'ultima tesi sia sostenuta da alcuni giuristi francesi, p. es. dal Boistel (pag. 1056) Cfr. Ruben de Couder I pag. 537 e seg. n. 447 e seg. La giurisprudenza francese equipara alle colpe dell'assicurato *les fautes commises par le commissionnaire ou les proposés de l'assuré* (ivi pag. 537 n. 446). Così pure il diritto inglese non tiene responsabile l'assicuratore per *the losses by the negligence of the assured or his agents*, in quanto le colpe di questi ultimi non abbiano il carattere di baratteria (Arnould II pag. 667 e seg.).

si ha riguardo non solo a servigi tecnici, ma anche a contratti da concludersi (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* IX pag. 121).

13. La legge parla del danno proveniente da una colpa. Spetta però all' *arbitrium* del giudice il decidere, ricorrendo, ove occorra, ad un parere di periti, se un atto determinato od un' omissione dell' assicurato e delle altre persone suindicate sia da riguardarsi come una colpa. Devesi in proposito tener conto della condizione delle persone, di cui si tratta, e delle obbligazioni, che loro incombono in questa condizione, perchè un medesimo atto va riguardato come colpa rimpetto ad una persona, e non va riguardato come tale rimpetto ad un' altra (Cfr. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 7).

Art. 826.

L'obbligo dell' assicuratore al risarcimento di un danno sussiste anche allorquando all' assicurato competa contro il capitano od un'altra persona un diritto al risarcimento dello stesso. L'assicurato può rivolgersi primieramente verso l'assicuratore per il risarcimento del danno. Egli deve però prestare all' assicuratore l' aiuto eventualmente necessario per l'esercizio efficace di un tale diritto ed anche provvedere convenientemente, secondo le circostanze, a spese dell' assicuratore, per garantire quel diritto colla ritenuta del nolo, col provocare il sequestro della nave od in altro modo opportuno (Art. 823) [*a*].

1. L'assicurato ha il diritto di pretendere dall'assicuratore il risarcimento del danno, anche se per tale indennità gli competa un diritto contro un terzo, e senza dover prima far valere giudizialmente questo diritto od attendere l' esito di un giudizio iniziato a tale scopo (Così dispongono esplicitamente anche le Condizioni generali § 71 al. 1). Da ciò che nel caso di un danno il diritto dell'assicurato al risarcimento in base

[a] Manca una disposizione corrispondente. Vedi però *Art. 438 Cod. Comm.* altrove riferito.

al contratto di assicurazione non è pregiudicato da quello derivante in virtù di un altro rapporto giuridico, ne deriva inoltre che l'assicuratore non può rifiutare il risarcimento, se il danno, dopo deduzione dell'indennità da pagarsi o già pagata dal terzo, è ridotto ad una somma inferiore a quella percentuale, per cui egli in certi casi non è tenuto, a termini della legge (Art. 849 Cod. Comm.) o del contratto (V. Art. 851 Cod. Comm). Cfr. TECKLENBOBG (*Kommentar* pag. 44).

2. Giusta l'Art. 808, si trasferiscono all'assicuratore, qualora abbia risarcito il danno, i diritti che competono all'assicurato contro un terzo per un danno arrecatogli. L'Art. 826 non obbliga l'assicurato a far valere questo diritto contro il terzo anche giudizialmente per conto dell'assicuratore, ma bensì di prestargli l'aiuto necessario per l'esercizio di questo diritto col dare le informazioni, col rimettere il materiale di prove ecc., anche in conformità all'art. 823, secondo il quale l'assicurato deve diminuire, per quanto gli è dato, il danno, che colpisce l'assicuratore, ed intraprendere le misure necessarie per cautelare il diritto (Prot. VII pag. 3674-3676; VIII pag. 4333 e seg.). L'assicurato risponde in proposito per il danno arrecato all'assicuratore colla sua negligenza, che può consistere specialmente anche nella comunicazione di fatti falsi e nella non comunicazione di fatti esatti. (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* pag. 122).

3. Di rincontro le Condizioni generali hanno, scostandosi dal Codice, imposto all'assicurato l'obbligo di assumere in giudizio la difesa dei diritti da farsi valere. Esse dispongono infatti inoltre nel § 71:

L' assicurato è obbligato a prestare la propria cooperazione e, secondo le circostanze, quella dei suoi corrispondenti, per far valere efficacemente il diritto. Specialmente, per non pregiudicare (in tutto od in parte secondo le circostanze) il suo diritto al risarcimento verso l' assicuratore, deve essere iniziata subito e proseguita diligentemente l' azione contro il terzo in tutti i casi, in cui una dilazione sarebbe pregiudizievole, p. es. se vi fosse da tener responsabile un capitano per deficiente consegna di merci,

per il danno arrecato con cattiva stivatura o simili.

Nei casi in cui l'assicurato od i suoi corrispondenti non abbiano da procedere tosto, essi devono però provvedere con ogni cura richiesta dalle circostanze a garantire il diritto (col ritenere le merci, con sequestro e simili).

Se l'assicuratore richiede che l'azione sia condotta in nome dell' assicurato, questi è obbligato a prestarvisi ed a fare anche nel giudizio ciò che ordinariamente suole esser fatto dalle parti stesse. La prestazione del risarcimento da parte dell' assicuratore non è frattanto con ciò sospesa, e tutti i procedimenti che, in conformità a questo paragrafo, sono intrapresi contro il terzo, sono a spese ed a rischio dell' assicuratore, che deve pure fornire le anticipazioni di spese e le cauzioni necessarie secondo le circostanze.

Queste disposizioni, così spiega il Voigt nel Commento al progetto di un nuovo Schema generale riveduto (pag. 24 e seg.), trovano il loro fondamento nell' equità, che deve dominare il contratto di assicurazione. Da queste deriva per gli assicurati l'obbligo di eseguire da parte loro il necessario nei casi, in cui gli assicuratori non siano in grado, p. es. per la lontananza dal luogo o per altri motivi, di assumere in generale o col desiderabile risultato la difesa giudiziale dei diritti da esercitare, ed anche di condurre il giudizio in proprio nome, qualora ciò sia ritenuto dagli assicuratori conforme al loro interesse. Quest'ultima ipotesi può verificarsi specialmente all' estero, avuto riguardo alla delazione del giuramento, alle richieste di sequestri ecc.

Se l'assicurato è obbligato dalle Condizioni generali a prestare la cooperazione dei suoi corrispondenti per l' efficace esercizio del diritto contro un terzo tenuto a risarcire il danno (1),

(1) Io però non comprendo come il Tribunale dell' Impero (*Entsch. Ziv. S.* IX pag. 122) pensi di poter dedurre dalla prima parte qui riferita del § 71 delle Condizioni generali, che anche quegli che fece assi-

ciò significa solo che l'assicurato deve fare quanto sta in lui per procurare l'utile cooperazione dei suoi corrispondenti. Egli però non risponde che questa cooperazione abbia luogo effettivamente, e neppure risponde per le colpe, che un corrispondente commetta nel prestare questa cooperazione (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* IX 123 e seg.).

Art. 827.

Nell'assicurazione della nave per un viaggio il rischio comincia per l'assicuratore nel momento in cui comincia il ricevimento del carico o della zavorra, ovvero, se non vi è da ricevere nè carico nè zavorra, nel momento della partenza della nave. Esso finisce nel momento in cui è compiuto lo scaricamento del carico o della zavorra nel porto di destinazione.

Se lo scaricamento è ritardato indebitamente dall'assicurato, il rischio finisce nel momento in cui lo scaricamento sarebbe compiuto, qualora un tale ritardo non avesse avuto luogo.

Se prima della fine dello scaricamento è ricevuto il carico o la zavorra per un nuovo viaggio, il rischio finisce nel momento in cui comincia il ricevimento del carico o della zavorra [*a*].

---

curare per conto altrui sia tenuto a prestare la sua assistenza, benchè invero l'assicurato sia obbligato a promuovere questa cooperazione di chi fece assicurare, se l'assicuratore vi annette importanza.

[*a*] *Art. 611 al. 3 e 4 Cod. Comm. Nelle assicurazioni a viaggio i rischi cominciano e finiscono al tempo indicato nell' Art. 601* (relativo al prestito a cambio marittimo, cioè, quanto alla nave, agli accessorii di essa ed al nolo, dal momento in cui muove dal porto fino a quello in cui dà fondo nel luogo di sua destinazione; e quanto al carico, dal momento in cui le cose si caricano sulla nave o nelle barche per trasportarle nella nave, fino a quello in cui sono deposte a terra nel luogo della loro destinazione). *Se però l'assicurazione è fatta a viaggio cominciato, i rischi decorrono dalla data della polizza. — Se lo scaricamento delle cose assicurate è ritardato per colpa del destinatario, i rischi cessano per l' assicuratore un mese dopo l'arrivo della nave al luogo della loro destinazione.* L' *Art.* 7

1. La disposizione dell'alinea primo è conforme al diritto precedentemente in vigore in Germania (1) Cfr. *Allgemeine preussische Landrecht.* [Cod. gen. pruss.] §§ 2179 e seg; Schema generale [e Schema generale riveduto] delle assicurazioni marittime di Amburgo § 43). Parlando del ricevimento della zavorra, si comprende facilmente che la zavorra debba essere ricevuta per il viaggio assicurato. Se la nave ha fatto un viaggio in zavorra alla volta del porto di caricamento, l'assicurazione del viaggio per il trasporto non garan-

(1) Secondo il diritto inglese, il rischio comincia per l'assicuratore, quando la nave lascia il suo posto d'ancoraggio e parte. Però questa norma vale solo per il caso che l'assicurazione sia fatta *from a port;* se invece è fatta *at and from,* l'assicuratore sopporta il rischio già nel porto *immediately upon the execution of the policy* durante i preparativi del viaggio. Se però il porto in esame non è un *home port,* ma bensì un *foreign port,* in cui la nave debba prima approdare, si presuppone per l'incominciamento del rischio dell'assicuratore che la nave si trovi nel porto *in good physical safety.* Il rischio dell'assicuratore dura, secondo il modulo di polizza comune, *until the ship hath moored at anchor twenty-four hours in good safety.* L'Arnould spiega cosa debba intendersi per *mooring in good safety: The effect of the cases appears to be, that a ship is not considered to have been moored for twenty-four hours in good safety, unless moored for that space of time in the harbour of her port of discharge:* 1° *in such a state of physical sofety that she can keep afloat while her cargo is being unloaded;* 2° *in such a state of political safety as not to have been subjected during that time to any embargo, seizure, or capture on the part of the governement of the port or of strangers; and* 3° *under such circumstances as to have had an opportunity of unloading and discharging.* Cfr. Arnould I pag. 378-393. Del resto lo stesso momento

del Capitolato fa richiamo all'*Art. 442* del Codice abrogato conforme all'odierno *Art. 601.* — L'*Art. 9* della polizza sopra merci è a sua volta del seguente tenore: « Il rischio per gli assicuratori incomincia dal momento in cui le merci assicurate abbandonano la terra per essere trasportate sul naviglio, cui sono destinate, e termina collo sbarco in terra al luogo del destino. Tutti i rischi di alleggi e barche occorrenti per la caricazione e scaricazione nei luoghi di carico e scarico s'intendono compresi nei rischi assunti, ed ogni alleggio o barca verrà considerato, in caso di danno, come un'assicurazione separata. Lo sbarco della merce nel luogo di scarico dovrà seguire entro trenta giorni dopo l'arrivo del naviglio, a meno che questo non fosse impedito da quarantene, da forza maggiore od altre circostanze giustificanti il ritardo ».

tisce i rischi di quel viaggio, perchè questo è un viaggio affatto diverso (V. anche sotto il commento all' Art. 829 n. 2). Le Condizioni generali (§ 72 al 1) completano il contenuto dell'alinea primo dell'articolo (adottato nel resto) col far finire il rischio, *qualora non si debba scaricare nè carico nè zavorra, col momento in cui la nave abbia gettata l'àncora o sia ormeggiata nel luogo consueto o nel luogo opportuno.*

2. La limitazione, che la disposizione dell' alinea secondo apporta alla regola quì enunciata, si spiega, considerando che

---

iniziale e finale per il rischio dell' assicuratore lo si trova già nel *Guidon de la mer* XV, 5.

Il *Code de Commerce* francese (Art. 328) dispone: *Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination.* Art. 341: *Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'Art. 328 pour les contrats à la grosse.* Conformemente dispongono i Codici di Commercio spagnuolo [Art. 871 combinato coll' Art. 835] ed italiano [Art. 611 combinato coll' Art. 601]. Al contrario il modulo di polizza generale francese (per l'assicurazione del corpo della nave: Art. 6) dispone: *Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre, et cessent quinze jours après qu'il a eté ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des quinze jours auquel cas les risques cessent anssitôt.* Ma anche questa regola non vale ovunque (Hoechster et Sacré II pag. 623; Ruben de Couder I pag. 511 n. 292: *Sur presque toutes les places, les polices font courir les risques sur corps du moment où le navire a commencé à prendre charge; mais quant à l'époque où ils finissent, les usages varient beaucoup*). Giusta il Codice di Commercio olandese, il rischio dell'assicuratore comincia col momento in cui la nave ha preso a caricare le merci od a ricevere la zavorra (Art. 624), e finisce 21 giorni dopo che la nave sia giunta nel luogo di destinazione, od anche prima qualora siano state scaricate le ultime merci (Art. 625). Così pure secondo il *Code de Commerce* (II Art. 172). La legge marittima per la Finlandia (Art. 191 al. 1) concorda col diritto germanico e così pure il diritto norvegese (Condizioni rivedute del 1881 § 63).

in caso contrario starebbe nell'arbitrio dell'assicurato di estendere a suo piacere il rischio dell'assicuratore. Però l'alinea secondo, poichè parla soltanto dello scaricamento ritardato dall'assicurato, non si applica al caso che il ritardo dello scaricamento provenga dal capitano o da un terzo, che riguardo allo scaricamento della nave non sia da riguardarsi quale rappresentante dell'assicurato. Se infatti durante questo tempo la nave soffre un danneggiamento, questo devesi riguardare come derivato dalla colpa delle persone suindicate. Per tali danneggiamenti è però l'assicuratore tenuto (Prot. VII pag. 3242 e seg.; VIII pag. 4338 e seg.) — Le Condizioni generali hanno precisato il concetto dell'indebito ritardo. È detto infatti nel § 72 al. 2:

Lo scaricamento si ha per ritardato indebitamente, qualora quello del carico non sia compiuto al più tardi entro il 28.° *giorno e quello della zavorra entro l'ottavo giorno dall'arrivo della nave nel luogo di scaricamento, salvochè l'assicurato possa provare l'impossibilità di compierlo prima.*

Parimenti si legge nelle Condizioni rivedute di Brema (§ 4):

Il rischio finisce col ventunesimo giorno da quello in cui (la nave) *sia giunta nel luogo di scaricamento, se ed in quanto circostanze rilevanti ed inevitabili, da provarsi dall'assicurato, non rendano necessario un tempo maggiore per lo scaricamento. Se però lo scaricamento delle merci o della zavorra, se le navi hanno viaggiato in zavorra, è avvenuto prima della decorrenza del ventunesimo giorno, è con ciò finito simultaneamente anche il rischio per l'assicuratore.*

3. Poichè il ricevimento di un nuovo carico o della zavorra, anche se ha luogo prima del completo scaricamento della nave non è in alcun modo collegato col viaggio assicurato, e nello stesso tempo aumenta il rischio dell'assicuratore,

col principio di quest'operazione deve finire la responsabilità di quest' ultimo, analogamente alle norme vigenti nel diritto precedente (Codice prussiano, *Allgemeine preussische Landrecht* II, 8 § 2181; Schema generale [e Schema generale riveduto] delle Condizioni di assicurazione marittima di Amburgo § 43). Anche le Condizioni rivedute di Brema (§ 4 al. 3) concordano coll'alinea terzo qui esaminato dell'articolo e coll' equivalente alinea terzo del § 72 delle Condizioni generali.

4. Le Condizioni generali (§ 72 al. 1) applicano la disposizione dell'alinea primo anche nel caso

in cui la nave tocchi il porto di destinazione in istato avariato.

Di rincontro le Condizioni di Brema (§ 4 al. 3) stabiliscono la norma:

Se la nave arriva nel porto di destinazione in istato avariato, il rischio dura fino al compimento delle riparazioni contro un supplemento di premio di 1/4 0/0 per ogni periodo cominciato di 14 giorni, salvo che l' assicurato storni prima il rischio.

E con questa disposizione, colla sola differenza che in luogo di 14 giorni sono indicati 15 giorni, gli assicuratori di Amburgo hanno ora sostituito nelle loro polizze la disposizione delle Condizioni generali.

Art. 828.

Se sono assisurate delle merci, il profitto immaginario o la provvigione da guadagnarsi sopra merci spedite, il rischio comincia nel momento in cui le merci si staccano da terra allo scopo della caricazione sulla nave o nelle chiatte; esso finisce nel momento in cui le merci giungono nuovamente in terra nel porto di destinazione.

Se lo scaricamento è indebitamente ritardato

dall'assicurato, ovvero, nell'assicurazione di merci o del profitto immaginario, dall'assicurato o da una delle persone designate nell' Art. 825 n. 4, il rischio finisce nel momento in cui lo scaricamento sarebbe finito, qualora un tale ritardo non avesse avuto luogo.

L' assicuratore sopporta il rischio dell' uso di chiatte, in conformità all'uso del luogo, nel caricamento e nello scaricamento [a].

Quale momento, da cui il rischio comincia a correre per l'assicuratore nell'assicurazione di merci, del profitto immaginario e delle provvigioni da guadagnarsi sulle merci spedite, il Codice indica il momento, in cui le merci si staccano da terra per essere caricate. Se la separazione della merce dalla terra avviene per altro motivo, p. es. in seguito ad un sinistro o per essere immagazzinata in una nave, ciò non influisce sull' incominciamento del rischio dell' assicuratore. La questione, quando la merce sia da riguardarsi come staccata da terra, fu esaminata alla Conferenza di Amburgo, ma non fu risoluta. Dall' una parte si affermò che la merce ha già lasciata la terra, quando è sollevata dal suolo per essere caricata, dall' altra parte che lo è solo quando sia pervenuta sovr' acqua. Quest' ultima opinione mi sembra che sia quella esatta. (Di diverso avviso è il Reatz nel Manuale dell' Endemann IV pag. 401 e seg.). In conseguenza, secondo me, la merce si ha per ritornata in terra solo allorquando si trovi nuovamente sul suolo (1) (Prot. VII pag. 3254 e seg.) Però gli

(1) Riguardo all' incominciamento ed al finire del rischio dell' assicuratore il diritto francese concorda col germanico (*Code de Commerce* Art. 341, 328 al. 2: *À l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans les gabares pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre;* Cfr. Boistel, pag. 1088. Formulario francese di polizza per assicurazione di merci. Art. 4: *Les risques courent du moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée, et finissent au moment de sa mise à terre, au point de*

[a] Vedi la nota all' articolo precedente.

assicuratori di Amburgo adottano oggigiorno nelle polizze la seguente disposizione:

Per merci, che il caricatore deve consegnare ad una riva, calata o scafo e simili, o che il destinatario deve ricevere da una riva, da una calata e simili, la suaccennata consegna ed il suaccennato ricevimento equivalgono, riguardo al principio ed alla fine del rischio, allo « staccarsi da terra » ed al « giungere in terra », di cui si parla al § 73 (cioè delle Condizioni generali).

Nel caso di ritardo al ricevimento di merci arrivate il rischio degli assicuratori finisce colla decorrenza del decimo giorno dopo lo scaricamento.

---

destination, tous risques d'alléges pour transport immédiat de bord à terre et de terre à bord étant à la charge des assureurs. Les risques de drômes ne sont point à la charge des assureurs, sauf convention spéciale). Così pure i Codici di Commercio spagnuolo (Art. 871, 835 al. 2) ed italiano (Art. 601); il *Code de Commerce* belga (II Art. 172 al. 2), le Condizioni rivedute norvegesi (§ 68) e la legge marittima per la Finlandia (Art. 198). Queste due ultime sono conformate al Codice germanico. Giusta il Codice di Commercio olandese (Art. 627), il rischio dell'assicuratore comincia nel momento, in cui le merci sono portate sulla riva o sulla spiaggia per essere caricate sulla nave, e finisce 15 giorni dopo l' arrivo della nave nel suo luogo di destinazione, ovvero, se lo scaricamento avviene prima, non appena le merci siano scaricate e deposte sulla riva o sulla spiaggia. Di rincontro il diritto inglese si scosta almeno riguardo al principio del rischio dell' assicuratore dalle norme di quasi tutti gli Stati marittimi del continente. Il modulo comune di polizza inglese dice infatti: *Beginning the adventure upon the said goods and merchandises, from the loading thereof aboard the said ship — and shall so continue and endure — upon the goods and merchandises until the same be there discharged and safely landed.* E l'ARNOULD (I pag. 356) spiega la prima parte ancora col dire: *The common form of policy in this country affords no protection against those dangers to which the goods are exposed in being carried in boats or lighters from the quays or wharfs of the port of loading to the ship's side.* Lo scaricamento deve farsi però *within a reasonable time.* Cfr. in generale ARNOULD, (I pag. 355-377).

È anche necessario per il principio del rischio dell'assicuratore che le merci abbandonino la terra nel luogo, che nella polizza è designato quale luogo di partenza della nave. Non può essere posto a carico dell'assicuratore il rischio di un viaggio precedente delle merci, per piccolo che sia, anche se questo avvenga per acqua e sia destinato a portare le merci a bordo della nave. Così il Tribunale di Commercio di Amburgo (in una sentenza del 1.° Maggio 1862, HERMANN e HIRSCH *Sammlung* pag. 68 e seg.), in un caso in cui le merci giacenti in Altona erano state assicurate per un viaggio da Amburgo ad Hull ed erano andate perdute durante il trasporto da Altona al porto di Amburgo eseguito per mezzo di una chiatta, ha negato all'assicurato un diritto ad indennità contro l'assicuratore (1).

Le Condizioni generali (§ 73) concordano coll'Art. 828; così pure le Condizioni di Brema colla sola differenza che queste contengono in luogo dell'alinea secondo la seguente disposizione:

Se però questo scaricamento non è avvenuto entro i primi ventun giorni da quello in cui la nave sia giunta nel suo luogo di scaricamento, l'assicurazione è estinta in quanto lo scaricamento non sia ritardato da gravi ed inevitabili circostanze, che l'assicurato deve provare.

Art. 829.

Nell'assicurazione del nolo il rischio comincia e finisce, riguardo ai sinistri cui è esposta

(1) Ora gli assicuratori di Amburgo inseriscono invero nella polizza la seguente disposizione: *Se le merci da caricare sono trasportate per acqua alla riva di partenza, o secondo le circostanze sulle chiatte del piroscafo destinato al trasporto e non ancora arrivato, ovvero se le merci arrivate sono trasportate in terra per acqua dalla riva di approdo, gli assicuratori sopportano il rischio di questi trasporti. Ciò si applica anche al trasporto di merci da caricarsi da Amburgo a navi o rive di Altona e da Altona a navi o rive di Amburgo, come pure al trasporto di merci già arrivate da Amburgo od Altona ad una riva od altro luogo di approdo dell'altra località rispettivamente.*

la nave e con ciò il nolo, nello stesso momento in cui comincierebbe e finirebbe il rischio nell'assicurazione della nave per lo stesso viaggio; riguardo ai sinistri, cui sono esposte le merci e con ciò è esposto il nolo, nello stesso momento in cui comincierebbe e finirebbe il rischio nell'assicurazione delle merci per lo stesso viaggio.

Nell'assicurazione del prezzo di trasporto dei passeggieri il rischio comincia e finisce nello stesso momento in cui comincierebbe e finirebbe il rischio nell'assicurazione della nave.

L' assicuratore del nolo e del prezzo di trasporto dei passeggieri risponde per un sinistro, da cui sia colpita la nave, solo in quanto siano già conclusi i contratti di noleggio e di trasporto dei passeggieri, e se l' armatore trasporta merci per proprio conto solo in quanto esse siano già staccate da terra allo scopo di essere caricate sulla nave o nelle chiatte [a].

1. Non si riscontra nel progetto prussiano una disposizione circa il principio e la fine del rischio nel caso di assicurazione del nolo. Essa sorse nella Conferenza d'Amburgo, ed il suo odierno tenore fu solo il risultato di lunghe discussioni. Primieramente fu da parte del relatore fatta la proposta di applicare nell' assicurazione del nolo gli stessi principii come nell' assicurazione di merci. Questa proposta non fu però approvata dalla Commissione. Anzi si deliberò di distinguere fra il noleggio di tutta la nave, di una quota parte di essa o di uno spazio determinato della stessa dall' una parte, ed il noleggio per merci singole dall' altra, e nel primo caso di far cominciare il rischio, come nell' assicurazione del corpo della nave, nel momento in cui è ricevuto il carico o la zavorra, e nel secondo nel momento in cui le merci sono staccate dalla terra per essere caricate, come nell' assicurazione di merci, e parimenti di aver riguardo per la fine del rischio nel primo

---

[a] Manca una disposizione corrispondente. Vedi però il combinato disposto degli *Art. 601* e *611 Cod. Comm.* sopra riferiti.

caso ai principii che reggono l' assicurazione del corpo della nave, e nell' altro a quelli proprii dell' assicurazione di merci (Prot. VII pag. 3258, 3260-3266; Art. 721 del Progetto di prima lettura). Questa distinzione fu motivata nel modo seguente: La responsabilità dell'assicuratore presuppone la circostanza che il nolo sia andato perduto o sia impedito il guadagno del nolo in causa di un sinistro marittimo. Tale è il caso, se è concluso definitivamente un contratto di noleggio, ed il noleggiante è pronto ad eseguire l' impresa, ma questa divenga in seguito impossibile in causa di un sinistro di mare, p. es. in causa della perdita della nave. Perciò nelle assicurazioni del nolo il rischio dell' assicuratore dovrebbe cominciare nello stesso tempo come nelle assicurazioni del corpo della nave, e tale per sè sarebbe il caso tanto nel contratto di noleggio della nave, quanto nel caso di noleggio per merci singole. Ciò malgrado per quest' ultimo caso il detto principio non si può applicare, perchè l'assicuratore non può rispondere per la semplice speranza di guadagnare il nolo, e perciò la responsabilità di lui non può sorgere prima della conclusione di concreti contratti di noleggio; e per merci singole però solo assai di rado si concludono contratti obbligatorî prima del principio reale del caricamento.

L' aver dichiarato inapplicabili i principii dell'assicurazione sul corpo della nave a tutti i noleggi per merci singole e lo aver sottoposti questi noleggi alle regole dell'assicurazione su merci furono motivati col dire che la decisione della questione, se sussista dapprima solo una speranza di guadagnare il nolo ovvero già un contratto di noleggio obbligatorio, può dar luogo a gravi complicazioni, che vanno rimosse nell' interesse del commercio (Prot. pag. 3262 e seg.)

In seconda lettura fu però adottata l' odierna disposizione formante l'Art. 829. In proposito fu fatto rilevare che l'applicazione della disposizione derivata dalle deliberazioni di prima lettura in alcuni casi non corrisponderebbe all' equità ed al concetto dell' assicurazione marittima. Se la nave (così si argomentò) deve fare un viaggio in zavorra (1) o però ricevere

(1) Naturalmente doveva a ciò presupporsi che nell' assicurazione fosse compreso il nolo di tutto il viaggio, e quindi anche quello del viaggio di andata al porto di caricamento.

della zavorra prima di poter dar principio al ricevimento del carico, il rischio comincierebbe con ciò per l'assicurazione del corpo della nave prima che per un' assicurazione di merci, e così è conveniente che l' assicuratore presti risarcimento per il nolo, se va perduto per un sinistro, che colpisca la nave, prima che sia intrapreso il ricevimento del carico, ma dopo che fu dato mano al ricevimento della zavorra. Di rincontro non è equo di imporre all'assicuratore il risarcimento del nolo, anche quando esso vada perduto nel tempo sovra menzionato in seguito ad un sinistro, che colpisca il carico, p. es. per essere emanato un divieto di esportazione, in forza del quale non possano più essere esportate merci della specie di quelle indicate nel contratto di noleggio, che non fossero ancora allontanate dal porto. Si ritenne opportuno di equiparare insieme al riguardo i noleggi per merci singole ai noleggi di una nave intiera, di una quota parte di essa o di uno spazio determinato della stessa nell'interesse di evitare le complicazioni, che avrebbe avuto per conseguenza la distinzione contenuta nel progetto di prima lettura, specialmente per non essere spesso possibile di distinguere quale specie di noleggio si abbia. Avuto riguardo a questo pareggiamento, fu però inserita nella legge anche la disposizione espressa che il credito del nolo debba essere basato sopra concreti contratti di noleggio o sul caricamento delle merci e simili, e che perciò non basti una semplice prospettiva di guadagnare il nolo con contratti di noleggio da concludersi in avvenire, quand'anche tale prospettiva si presenti oltremodo verosimile (Prot. VIII pag. 4341-4345).

2. Giusta l' alinea primo dell'articolo, sono da distinguere due casi (1):

a) Se il guadagno del nolo è stato impedito da un avvenimento che colpisca la nave, p. es. dalla perdita di questa, l' assicuratore deve prestare il risarcimento per il nolo andato perduto, se l'avvenimento si è verificato entro il periodo di tempo intercedente fra il momento in cui è iniziato il ricevimento del carico o della zavorra (se il precedente cari-

(1) Lo Schema generale (anche quello riveduto) di assicurazioni marittime di Amburgo (§ 105) ammette un' indennità per nolo perduto solo nel caso che le merci fossero già caricate, ma il noleggiante assicurato abbia sofferta una perdita in conseguenza di danni di mare.

camento di questa è richiesto dalla natura del carico) fino al momento in cui è finito lo scaricamento, ovvero si è cominciato a ricevere un nuovo carico o nuova zavorra, qualora ciò avvenga prima che sia compiuto lo scaricamento. È evidente che, se la nave dovesse fare prima un viaggio in zavorra per prendere il carico, i rischi che colpiscono la nave durante questo viaggio non sono a carico dell'assicuratore, se il nolo non fosse simultaneamente assicurato anche per questo viaggio (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 28-31). Questo viaggio è infatti un viaggio diverso da quello che si inizia dal porto di caricamento, e non può essere riguardato come una parte di quest'ultimo (Cfr. anche Art. 642 e questo Commentario ivi). Nè sarebbe a decidersi altrimenti neppure se chi fece assicurare avesse dichiarato all'assicuratore nell'atto di concludere il contratto, che la nave stava facendo un viaggio in zavorra alla volta del porto di caricamento; poichè in ciò sarebbe da ravvisarsi una delle dichiarazioni contemplate nell'Art. 810 Cod. Comm.; quale è appunto prescritta dal § 44 delle Condizioni generali (Cfr. *Entsch. des R. G.* loc. cit. pag. 31). La cosa invece è diversa, se la nave ha, in conformità al contratto di noleggio, da ricevere il carico in diversi porti cui debba successivamente approdare per il caricamento. Allora anche se la nave va perduta già nella prima parte del viaggio, l'assicurato ha diritto al compenso per tutto il nolo, perchè in tal caso è già cominciato il caricamento da intraprendersi per il viaggio assicurato (Cfr. VOIGT, *Seeversicherungs-Recht*, I pag. 143; Vedi anche Condizioni di Brema, § 7). Naturalmente il contratto di assicurazione dovrebbe far menzione di questa forma di caricamento.

b) Se il guadagno del nolo è stato impedito da un avvenimento, che colpisca le merci, p. es. dalla perdita di queste o da un divieto di esportazione o di importazione, che renda impossibile il trasporto di esse, incombe all'assicuratore l'obbligo di indennità, se l'avvenimento si è verificato dopo che le merci erano staccate dalla terra per essere caricate sulla nave o nelle chiatte, ma (in quanto se ne tenga conto) prima che siano rimesse in terra nel porto di destinazione (1).

---

(1) Giusta il diritto inglese, il noleggio di tutta la nave o di una parte di essa è distinto da quello per merci singole. Nel primo caso il

Riguardo agli avvenimenti di quest'ultima specie le Condizioni generali (§ 74) contengono, in conformità a quelle di Brema (§ 5), una disposizione che si scosta dal Codice germanico:

Riguardo ai sinistri, cui sono esposte le merci, e con ciò è esposto il nolo, il rischio comincia non appena le merci siano ricevute a bordo della nave, e finisce nel momento in cui finirebbe il rischio nell'assicurazione delle merci per lo stesso viaggio (1).

3. Per l'assicurazione del prezzo di trasporto dei passeggieri furono primieramente alla Conferenza d'Amburgo dichiarati regolatori i principii, che valgono per l'assicurazione del corpo della nave (Prot. VII pag. 3263).

4. L'assicurato può sempre pretendere solo compenso per il danno, che gli deriva dalla perdita del nolo assicurato. Se quindi l'esecuzione dell'impresa di trasporto è impossibile prima che abbia avuto luogo il caricamento, l'assicuratore è tenuto solo al pagamento dell'importo, per cui il nolo ricevuto in luogo dell'originario sta al disotto di questo. L'assicurato è anche tenuto, in base all'Art. 823, ad adoperarsi per la conclusione di un nuovo noleggio.

Art. 830.

Nell' assicurazione di somme date a cambio marittimo e di esborsi fatti per avaria, il rischio comincia nel momento in cui sono anticipate le

---

rischio comincia per l'assicuratore, quando siasi iniziata l'esecuzione del contratto di noleggio, senza guardare se la nave avesse o meno merci a bordo; nel secondo caso quando le merci si trovino a bordo od anche solo quando sussista un valido contratto per il trasporto di esse e la nave sia stata in grado di riceverle a bordo. ARNOULD, I, pagine 401-414.

(1) In conseguenza la fine dell'alinea terzo del § 74 delle Condizioni generali dice, scostandosi dalla fine dell'alinea terzo dell'Art. 829 Cod. Comm., *e se l'armatore trasporta merci per proprio conto, in conformità all'alinea primo, solo in quanto esse siano già ricevute a bordo della nave.*

somme, o se l'assicurato stesso ha esborsato le somme per le avarie, nel momento in cui queste sono spese, e finisce nel momento in cui finirebbe in un' assicurazione degli oggetti che sono vincolati o per i quali sono spese le somme esborsate per avaria [a].

Le disposizioni diverse date dall' articolo per il principio del rischio dell' assicuratore nell' assicurazione di esborsi fatti per avaria furono motivate alla Conferenza di Amburgo nel modo seguente: Se l'assicurato ha provveduto del proprio alle somme da spendersi in seguito ad un sinistro di mare, per ripeterle poscia dall'assicuratore, non si può dire che il rischio cominci per l'assicuratore prima della spesa, perchè prima non esiste un diritto al pagamento di esborsi fatti per avaria. Se invece le somme fossero anticipate da un terzo, si avrebbe il medesimo stato di cose come nell'assicurazione di somme date a cambio marittimo; per il che il rischio dovrebbe cominciare per l'assicuratore dal pagamento delle somme relative al capitano etc., senza guardare quando il capitano le abbia realmente impiegate a profitto della nave o del carico (Prot. VII pag. 3269).

Il momento finale del rischio dell'assicuratore si ricava da ciò che si tratta quì di un' assicurazione contro il rischio di mare. Appena questo finisce, non si può più parlare di un rischio ulteriore dell' assicuratore.

Art. 831.

Il rischio cominciato continua a correre per l'assicuratore non interrottamente durante il tempo convenuto od il viaggio assicurato. L'assicuratore sopporta specialmente il rischio anche durante il soggiorno in un porto di rilascio forzato od in un porto intermedio, e nel caso di assicurazione per il viaggio di andata e di ritorno durante il sog-

[a] Presso di noi non v' ha alcuna disposizione speciale.

giorno della nave nel porto di destinazione del viaggio di andata.

Se le merci devono frattanto essere scaricate o se la nave è messa in terra per riparazioni, l'assicuratore sopporta il rischio anche mentre le merci o la nave si trovano in terra [a].

1. Riguardo all' alinea primo, che è conforme ai principii delle legislazioni straniere (1), devesi rilevare che, se nel contratto di assicurazione diversi viaggi sono riguardati come un solo viaggio per i rapporti dell'assicurato verso l'assicuratore, l'assicurazione continua anche durante il soggiorno della nave in uno dei diversi porti di destinazione, e specialmente anche nel periodo di tempo fra il completo scaricamento del carico relativo ad un viaggio precedente e l' inizio del caricamento per un nuovo viaggio, in quanto che riguardo all' assicurazione i porti di destinazione dei diversi viaggi sono da riguardarsi come porti intermedii (2). Però è a ciò necessario che i viaggi

---

(1) Così è conforme al diritto inglese (Arnould, I, pag. 872 e seg., 888-393), al norvegese (Condizioni rivedute § 65) ed alla legge marittima per la Finlandia (Art. 192). In Francia mancano norme legislative riguardo alle questioni decise in questo articolo; però la pratica concorda coi principii del Codice di Commercio germanico (Ruben de Couder, I pag. 487 e seg. n. 157; pag. 556 n. 555). Cfr. Benecke-Nolte, I pag. 678 e seguenti.

(2) Le Condizioni generali (§ 76) dispongono esplicitamente: *L'assicuratore — nel caso di assicurazione per più viaggi — sopporta il rischio in tutti i porti, cui la nave può approdare, fino al momento finale del rischio.*

---

[a] Nel silenzio della nostra legge eguali norme si deducono facilmente dall'*Art. 601 Cod. Comm.* che, giusta l'*Art. 611*, designa i momenti iniziale e finale dell'assicurazione, comprendendo con ciò virtualmente tutto il periodo intermedio. Quanto ai viaggi di andata e ritorno menzioniamo qui incidentalmente l' *Art. 620 Cod. Comm.*, secondo il quale, se il contratto ha per oggetto l'assicurazione del carico per l'andata e per il ritorno, e giunta la nave alla prima destinazione non si fa alcun carico di ritorno o il carico di ritorno non è compiuto, l' assicuratore ha diritto soltanto ai due terzi del premio stabilito, se non é convenuto altrimenti. Cfr. anche Art. 7 del più volte citato Capitolato, che dispone non potere il viaggio assicurato per andata e ritorno essere interrotto da viaggi intermedii.

siano contemplati nel contratto di assicurazione come un tutto complesso, e non basta che la stessa assicurazione si riferisca a più viaggi, che però nel contratto stesso siano tenuti distinti (Prot. VII pag. 3273) (1).

2. Nell' alinea secondo l' espressione « porre a terra » (*an das Land bringen)* (2) equivale evidentemente all'altra « porre in terra » (*auf das Land bringen*). Ciò risulta abbastanza dalle discussioni della Commissione di Amburgo (Prot. VII pag. 3275 e seg.), benchè il TECKLENBORG (*See-Versicherungswesen*, pag. 184) dica di non trovarvi nulla in proposito: ed eziandio il principio sarebbe altrimenti privo affatto di significato.

---

(1) A questo articolo od al § 76 delle Condizioni generali si connette in realtà l' aggiunta apposta oggidì nelle polizze degli assicuratori di Amburgo al § 60 delle Condizioni generali, in virtù della quale: 1.° nel caso di polizze di carico cumulative le merci sono a rischio dell' assicuratore fino alla consegna nel luogo di destinazione in tutte le direzioni comprese nel trasporto. sì per acqua come in terra; 2.° per merci, che siano assicurate per viaggi combinati, senza polizza di carico cumulativa, gli assicuratori sopportano il rischio dei trasporti intermedii e del soggiorno nei luoghi intermedii; in quest' ultimo caso però solo in quanto il soggiorno non sia arbitrariamente esteso oltre i limiti dagli assicurati o dai loro rappresentanti.

(2) Nella pratica francese il principio contenuto nell'al. 2, indubbio riguardo alle merci, è a quanto pare riconosciuto anche riguardo alla nave: CAUMONT pag. 328, n. 287; pag. 332, n. 327; RUBEN DE COUDER, I, pag. 527, n. 384. Riguardo al diritto inglese l' ARNOULD, I, pag. 400 si esprime nel modo seguente: *Generally speaking, the underwriter on a sea policy only insures against sea risks; consequently, in the absence of usage to modify such a policy, he is not responsible for a loss that takes place on shore. Usage, however, in this, as in other cases, may determine the rights of parties under policies of insurance; and if it can be shown that ship's furniture is regularly landed at certain ports on the voyage by the usage of trade, it is then as much within the protection of a policy on ship, while thus put on shore, according to the course of trade, as when on board the ship herself.*

Art. 832.

Se dopo l' incominciamento del rischio siasi desistito volontariamente o coattivamente dal viaggio assicurato, riguardo alla fine del rischio il porto, in cui finisce il viaggio, viene a sostituire il porto di destinazione.

Se dopo che siasi desistito dal viaggio della nave, le merci sono ulteriormente trasportate nel porto di destinazione in altro modo che colla nave destinata al trasporto, il rischio incominciato continua a correre riguardo ad esse anche se l'ulteriore trasporto sia fatto in tutto od in parte per terra. L' assicuratore sopporta in questi casi nello stesso tempo le spese del precedente scaricamento, quelle del provvisorio magazzinaggio e le maggiori spese dell'ulteriore trasporto, anche se questo viene fatto per terra.

A questo articolo (1) corrisponde il § 77 delle Condizioni generali:

Se dopo il principio del rischio si desiste volontariamente o coattivamente dal viaggio assi-

(1) Il diritto inglese distingue riguardo alla desistenza dal viaggio due casi: *If the ship finally abandons all intention of proceeding to the port of original destination*, e, *when it is illegal by the laws of war to continue her voyage to the port of original destination*. Nel primo caso il rischio dell'assicuratore cessa non appena sia presa la deliberazione; nel secondo se la nave abbia sostato 24 ore nel porto in cui è approdata invece che nell'originario luogo di destinazione, per iscaricare il carico, anche se il capitano non abbia ancora rinunciato definitivamente all'idea di recarsi nel porto originario di destinazione: Arnould, I, pag. 895-898. Se le merci devono necessariamente essere trasbordate su un' altra nave in causa di un sinistro, che abbia colpito la nave, il rischio dell'assicuratore continua a correre riguardo ad esse, finchè siano poste in terra nel porto di destinazione: Arnould, I, pag. 874.

curato, riguardo alla fine del rischio, che l'assicuratore si è assunto sulla nave o sul nolo, il porto, in cui è finito il viaggio, viene a sostituire il porto di destinazione.

Lo stesso ha luogo nel caso di assicurazione di merci, se dal viaggio assicurato siasi desistito volontariamente col consenso o colla posteriore approvazione dell'assicurato. Se nell'assicurazione di merci siasi desistito dal viaggio volontariamente, ma però senza il consenso o senza la posteriore approvazione dell'assicurato (nel qual caso quest' ultimo deve, secondo le circostanze in conformità al § 71 alinea 2 e 3, provvedere a garantire l'interesse dell'assicuratore) o se la desistenza ha luogo forzatamente, e se in tali casi le merci sono altrimenti trasportate ulteriormente al porto di destinazione, riguardo ad esse il rischio cominciato continua a correre, anche se l' ulteriore trasporto avviene in tutto od in parte per terra. L' assicuratore sopporta in tali casi eziandio le spese del precedente scaricamento, quelle del provvisorio magazzinaggio e le maggiori spese dell' ulteriore trasporto, anche se questo avviene in tutto od in parte per terra.

Le spese connesse con eventuali misure dirette soltanto ad affrettare il trasporto, p. es. quelle per il trasporto straordinario delle merci, se la nave è temporaneamente impedita dal ghiaccio dal toccare il porto di destinazione, quelle della rottura del ghiaccio e simili, non toccano mai all'assicuratore.

Art. 833.

Gli Art. 831 e 832 valgono solo senza pregiudizio delle disposizioni contenute negli Art. 818 e 820.

Art. 834.

Se la durata dell' assicurazione è stabilita a giorni, settimane, mesi od anni, il tempo è calcolato secondo il calendario ed il giorno da una mezzanotte all' altra. L' assicuratore sopporta il rischio durante il primo e l' ultimo giorno.

Nel calcolo del tempo dà norma il luogo in cui si trova la nave [a].

1. Le assicurazioni a tempo di regola sono concluse solo nei viaggi più lunghi, in cui la nave deve approdare a più porti, specialmente se essa deve in un mare straniero cercare noleggi per porti di questi mari; inoltre nelle regolari navigazioni dei piroscafi e da ultimo anche frequentemente nelle società mutue di assicurazione (1).

Non di rado nelle assicurazioni a tempo si richiede un supplemento di premio durante la stagione pericolosa o per i viaggi in particolar modo pericolosi. Assicurazioni a tempo si presentano anche, specialmente per i piroscafi di una determinata linea, con prefissione del viaggio, al quale riguardo l'obbligazione dell' armatore è limitata in duplice modo, con che il danno deve essersi verificato entro il tempo convenuto e simultaneamente durante la rotta consueta del viaggio indicato nella polizza (2).

---

(1) Arnould, I, pag. 319: *When the ship is to be employed in cruising, coasting, or fishing voyages, or in other adventures, which, from their nature, it would be inconvenient or even impossible, to designote by local termini, it is very usual to limit the risk to a certain fixed term, or period of time, specified in the policy, which is then called a time policy.*

(2) V. Arnould, I, pag. 352-354. Questo autore designa tali polizze come *mixed policies.*

---

[a] Cfr. *Art. 611 al. 2 Cod. Comm.* Vedi anche Art. 6 del Capitolato che dispone: Le assicurazioni a tempo cominciano dal giorno convenuto od in difetto dal giorno del contratto inclusivamente: esse sono regolate secondo il calendario Gregoriano, computando i giorni da una mezzanotte all' altra all'orologio di Roma (tempo medio): avvenendo lo storno, il giorno in cui esso ha luogo resta escluso dalla sicurtà.

Il Codice di Commercio non ha, in conformità a quasi tutte le legislazioni straniere (1), stabilita alcuna limitazione di tempo per l'assicurazione a tempo.

2. L' alinea primo dichiara applicabile all' assicurazione a tempo il computo civile (col computo consueto in Germania e riconosciuto anche dal Codice di Commercio: Art. 328). Col dire infatti che il tempo si calcola secondo il calendario, la legge può avere inteso solo di dire che l'assicurazione finisce nel giorno che colla sua denominazione o numero corrisponde al giorno iniziale. Il computo civile ha però subito un'essenziale modificazione sotto un riguardo. La legge non solo fa continuare l'assicurazione in conformità al computo civile, sino alla fine, cioè alla mezzanotte dell' ultimo giorno del periodo di tempo più precisamente indicato, ma riferisce l' assicurazione anche al principio del giorno, in cui questa è conchiusa. Non altro che ciò possono significare le parole: « Il giorno si calcola da una mezzanotte ad un' altra. L'assicuratore sopporta il rischio durante il primo e l' ultimo giorno ». Se quindi un'assicurazione annua è presa il 1.° Aprile, il rischio dell'assicuratore comincia alla mezzanotte dal 31 Marzo al 1.° Aprile e finisce alla mezzanotte dal 1.° al 2 Aprile dell'anno successivo. In questo senso si è pronunciato anche il Tribunale Supremo di Aurich in un caso, in cui l'assicurazione era cominciata il 14 Settembre 1875 e la nave aveva sofferta un' avaria il 14 Settembre 1876 ad un' ora di mattina (riferita nella *Hansa* del 25 Novembre 1877, pag. 242; Cfr. anche BRANDT, *Seeversicherung* pag. 44).

---

(3) Così dispone il *Code de Commerce* riguardo all' assicurazione a tempo esclusivamente (Art. 335): *L'assurance peut être faite pour un temps limité;* e (Art. 363): *Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.* (Però il COURCY I pag. 396 osserva: *Les assurances de navires sont faites presque toujours pour une année de navigation,* il che è interessante anche in quanto in Francia le assicurazioni a tempo costituirebbero con ciò la regola nelle assicurazioni del corpo della nave). Lo stesso vale per il diritto degli Stati Uniti: PHILLIPS n. 949 nota. Cfr. ARNOULD, I, pag. 351: BENECKE-NOLTE, I, pag. 324. Solo in Inghilterra le assicurazioni a tempo sono ammesse soltanto per un periodo massimo di un anno: *30* e *31 Victoria c. 23 s. 8 : No policy shall be made for any time exceeding twelve months, and every policy which shall be made for any time exceeding twelve months shall be null and void to all intents and purposes.*

I protocolli non ci danno su questo punto alcuna chiara idea del corso della discussione alla Conferenza di Amburgo. Il progetto prussiano (Art. 633 al. 1) conteneva la disposizione:

Se l'assicurazione è conclusa per un tempo determinato dal calendario, l'assicuratore sopporta il rischio anche durante il primo e l'ultimo giorno calcolato da una mezzanotte all' altra.

Questa disposizione fu intesa da più parti nel senso che, p. es. in un'assicurazione di un anno, quell'assicurazione abbia a durare non solo un anno completo, ma un anno ed un giorno, inquantochè un' assicurazione conclusa il 1.° Gennaio alle ore 9 di mattina, comincierebbe colla mezzanotte dal 31 Dicembre al 1.° Gennaio e finirebbe solo alla mezzanotte dal 1.° al 2 Gennaio dell'anno seguente. Questa teoria fu replicatamente oppugnata. Si vede un ingiustificato favoreggiamento dell'assicurato nel fatto di retrotrarre le ore nel primo giorno fino alla mezzanotte trascorsa e di prorogarle nell' ultimo giorno fino alla mezzanotte seguente. Per rimuovere questo preteso inconveniente si propose in modo non chiaro e si deliberò all' unanimità che il tempo dovesse essere calcolato secondo il calendario ed i giorni da una mezzanotte all'altra e perciò non di ora in ora. In conformità a ciò l'Art. 717 al. 1 del progetto di prima lettura dice:

Se la durata dell'assicurazione è stabilita in giorni, settimane, mesi ed anni, il tempo è calcolato secondo il calendario ed il giorno da una mezzanotte all' altra.

Sembra però che in seconda lettura siasi completamente dimenticato ciò che si era inteso di fare con questa modificazione deliberata in prima lettura. Invece di cercare nel principio una materiale modificazione del progetto prussiano, si ravvisò in esso (certo affatto esattamente) una disadatta redazione della disposizione di quest' ultimo. Si propose infatti di aggiungere alla disposizione riferita le parole: « L' assicuratore sopporta il rischio durante il primo e l'ultimo giorno », perchè « l' odierna redazione del progetto lascia indecisa la

controversia, che l'Art. 633 del progetto prussiano ha risoluta, benchè la decisione sia un bisogno urgente ». Ed a questo proposito l'adunanza aderì parimenti senz'alcuna obbiezione, come aveva approvato unanimente la proposta di modificazione fatta in prima lettura (Prot. VII pag. 3238 e seg.; VIII pag. 4337).

3. L'alinea secondo ha dichiarato che per il calcolo del tempo, cioè per il computo delle ore, dà norma il luogo in cui si trova la nave e non il luogo dell'assicurazione. Con ciò è possibile di porre a base delle relative decisioni semplicemente il calcolo del tempo del giornale (Prot. VII p. 3239).

Art. 835.

Se, nel caso di assicurazione della nave a tempo, essa è per via nel momento finale del tempo dell'assicurazione stabilito nel contratto, l'assicurazione si ha, in mancanza di una convenzione contraria, per prolungata fino all'arrivo della nave nel più prossimo porto di destinazione, e qualora in questo si proceda allo scaricamento fino alla fine dello scaricamento (Art. 827). L'assicurato è però autorizzato ad escludere il prolungamento per mezzo di una dichiarazione da notificarsi all'assicuratore, finchè la nave non trovisi ancora per via.

Nel caso del prolungamento l'assicurato deve continuare il pagamento del premio convenuto in ragione di tempo per la durata del prolungamento, e, se si verifica la presunzione di perdita della nave, finchè sia trascorso il tempo per questa presunzione.

Se il prolungamento è escluso, l'assicuratore non può essere convenuto in base alla presunzione di perdita, se il termine per tale presunzione oltrepassa il tempo dell'assicurazione [a].

---

[a] Presso di noi non abbiamo norme particolareggiate, che decidano i casi e le forme di assicurazione contemplati in questo e negli articoli successivi

1. L' estensione dell' assicurazione oltre il tempo contrattuale dell'assicurazione, stabilita nell' interesse dell' assicurato nell' alinea primo (e così pure però già nello Schema generale riveduto delle assicurazioni marittime di Amburgo § 51), presuppone che la nave sia per via nel momento in cui finisce questo tempo. La nave però è per via non appena abbia ricevuto l' intiero carico, che deve ricevere in un porto, sia pronta alla partenza (e specialmente sia munita dei documenti necessarii) e si sia posta già in moto per far vela alla volta di un altro porto, senza distinguere se si trovi già in alto mare o ancora nella riviera, senza distinguere se il porto da ultimo nominato sia il porto di destinazione od un porto intermedio quand' anche in quest' ultimo porto dovesse essere completato il carico; senza distinguere infine se quest' ultimo porto sia in riva al mare o sia situato sullo stesso fiume come il porto di partenza. Di rincontro la nave non è ancora per via, se è caricata solo con una parte delle merci da caricarsi (avuto riguardo alla sua pescagione) e si rechi sulla rada per ricevere il resto (V. NIZZE nel *Neues Archiv* del VOIGT I pagine 327 340).

2. Riguardo all' alinea primo va rilevata la disposizione delle Condizioni di assicurazione rivedute di Brema (§ 6 al. 3 e 4):

Se la nave si trova in viaggio nel momento finale del tempo d' assicurazione, però solo se ha realmente lasciato in quel momento il luogo di caricamento o di spedizione fin allora occupato, ovvero se alla fine del tempo d' assicurazione ha invero raggiunto il suo attuale luogo di destinazione, ma non si è ancora verificata la fine del rischio preveduta nel § 4 (1), *l'assicurazione deve allora continuare fino al termine del rischio di tale viaggio in conformità al § 4, e contro un sup-*

(1) Vedi sopra all'Art. 827 n. 4.

L' *Art. 609 ult. al. Cod. Comm.* dice solo che l' assicurazione a tempo si intende fatta per qualunque navigazione e stazione della nave durante il tempo convenuto, salve le speciali convenzioni.

plemento di premio pro rata del premio convenuto in ragione di tempo.

Se la nave nel momento finale dell' assicurazione a tempo soggiace nel porto di destinazione ad una riparazione per conto degli assicuratori, il rischio dura sino al termine di questa contro il pagamento del premio pro rata ;

e riguardo al calcolo del supplemento di premio va rilevata la disposizione delle Condizioni generali (§ 80 al. 2):

Se nulla è convenuto circa il modo di calcolare il supplemento del premio nel caso che sia oltrepassato il tempo di assicurazione, esso è computato a mesi (a dodicesimi) nel caso che l'assicurazione sia conclusa ad anno od a mesi, ed in ragione di settimana, se l'assicurazione è conclusa a settimana. Un periodo di tempo (settimana o mese) cominciato si calcola sempre come finito.

3. L'alinea terzo dell'articolo si riferisce tanto al caso che nello stesso contratto di assicurazione sia convenuta l' esclusione del prolungamento, quanto anche al caso dell' esclusione unilaterale di esso da parte dell' assicurato (Prot. VII pag. 3428):

Riguardo a questo alinea va ricordato anche il § 80 al. 3 delle Condizioni generali, ove dopo la disposizione tolta all'alinea terzo dell' articolo, si legge quanto segue:

Per danni, che non hanno il loro fondamento nella mancanza di notizie, l' assicurato deve fornire la prova che essi siano esistiti prima che fosse decorso il tempo di assicurazione, o però nella misura in cui sono posti a carico dell' assicuratore siano stati causati da un sinistro verificatosi prima di quel momento.

Art. 836.

In un' assicurazione per l' uno o per l' altro fra più porti è concesso all' assicurato di scegliere uno di questi porti; in un' assicurazione per uno ed un' altro porto o per uno e più altri porti l'assicurato ha facoltà di entrare in ognuno dei porti indicati.

1. Se all' assicurato è concessa alternativamente l' entrata in più porti di destinazione, l' intenzione dei contraenti si è quella di lasciare all'assicurato la scelta fra due diversi viaggi, fra il viaggio dal luogo di partenza all' un porto di destinazione e quello dal luogo di partenza all' altro porto di destinazione. Se l'assicurato ha scelto l'un viaggio, è cessato il rischio dell' assicuratore per l' altro viaggio. La scelta è fatta da parte dell'assicurato non già se egli ha manifestato in qualsiasi modo la deliberazione di rivolgersi verso un porto, e d'altra parte neppure solo allora quando dal punto in cui si dividono le rotte verso i due porti egli abbia presa la direzione verso di uno di essi, ma, in conformità all'Art. 817 al. 3, non appena egli abbia messa in esecuzione la deliberazione di dirigere il viaggio verso un porto (e l'abbia dimostrata come definitiva e non solo a titolo di saggio, dice il Reatz, op. cit. pag. 408): per es. se abbia preso le spedizioni per questo luogo ovvero se, dopo aver ricevuto ordini in un porto, prenda la direzione verso il porto di destinazione, al quale lo indirizza l' ordine ricevuto (Prot. VII pag. 3282-3284, 3352 e seg.).

2. Se l' entrata in più porti è concessa all' assicurato cumulativamente, questi può approdare a tutti, e l'assicuratore sopporta il rischio dei viaggi verso tutti questi porti ed anche verso quelli in cui l' assicurato sia entrato soltanto dopo compiuto lo scaricamento del carico preso nel porto di partenza (1).

3. Le Condizioni generali § 81 hanno adottata la disposizione dell'Art. 836; al contrario se ne scostano a favore del-

(1) Se l' entrata in più porti è concessa alternativamente e cumulativamente, si applicano ambedue le regole contemplate ai numeri 1 e 2,

l' assicurato le Condizioni di Brema riguardo alla determinazione alternativa di più porti di destinazione. Esse dispongono (§ 7):

Un'assicurazione per uno o più luoghi nominati finisce nel primo di questi luoghi, in cui arrivi la nave; così pure un'assicurazione per un'isola o per uno Stato, senza denominazione del luogo finisce in quel luogo di quell' isola o di quello Stato, in cui primieramente approda la nave. Se l' assicurazione però è fatta per uno ed uno o più altri luoghi di uno Stato o di un'isola, esso finisce solo in quello fra questi luoghi, in cui la nave arriva da ultimo. Se però, in un'assicurazione di questa specie, delle merci sono poste in terra in uno dei luoghi per proseguire in seguito il viaggio colla stessa nave o con un'altra, è escluso il rischio in terra.

La regola d' interpretazione, che il § 7 delle Condizioni di Brema stabilisce per il caso di un' assicurazione per un' isola o per uno Stato senza denominazione del luogo, devesi applicare quale regola generale di interpretazione ovunque, anche laddove le assicurazioni non siano fatte in base alle Condizioni di Brema. L' indicazione dello Stato o dell' isola vale quindi quale concessione alternativa dell'entrata in tutti i porti dello Stato o dell' isola colla norma che il viaggio, per il quale l'assicuratore sopporta il rischio, non è determinato coll'aver l'assicurato attuata la deliberazione di andare in un porto determinato, ma coll' essere la nave già entrata in questo porto, purchè naturalmente allo stesso sia approdata quale porto di destinazione e non quale porto di rilascio forzato. Il viaggio alla volta di un determinato Stato è fatto non appena la nave sia giunta in un porto dello Stato. Naturalmente si fa luogo ad una eccezione, se nell' atto di concludere il contratto di assicurazione siasi convenuto fra le parti che la nave dovesse approdare a tutti od a più porti di quello Stato, finchè non avesse scaricato completamente il suo carico, e quest'accordo può esser dedotto anche dalla specie di commercio marittimo (nota all'assicuratore), che la nave esercitava (Cfr. Reatz nel

Manuale dell' ENDEMANN IV pag. 409 e seg.) Per questo caso non si può ricorrere alla norma di interpretazione di cui si tratta. Il REATZ (pag. 411) vuole appunto di rincontro in ogni caso, in cui la convenzione delle parti ed i rapporti da tenersi in conto al riguardo non rendano necessaria una diversa decisione, riguardare come finito il viaggio assicurato non già nel primo, ma solo nell'ultimo porto.

4. Le Condizioni di Brema contengono anche una disposizione per il caso che abbia avuto luogo una convenzione alternativa o cumulativa di più porti di partenza. Infatti nel § 7 è detto inoltre:

Un' assicurazione da uno o più luoghi nominati, ovvero da uno Stato o da un' isola senza indicazione del luogo di caricamento, comincia, qualora la nave tocchi più porti, da quello di questi luoghi nominati o da quel luogo non nominato di uno Stato o di un' isola, che la nave ha lasciato da ultimo. Se al contrario l'assicurazione è fatta da un luogo o da uno o più altri luoghi di uno Stato o di un' isola, il rischio comincia per l' assicuratore nel primo di questi luoghi.

A questa regola di interpretazione devesi del pari attribuire applicabilità generale. Invero il REATZ (op. cit. pag. 409) opina che non sia da riguardarsi senz' altro quale luogo di partenza nè il primo nè l' ultimo dei porti nominati, ma che sia da stabilirsi nei singoli casi, quale luogo debba essere il porto di partenza secondo la volontà del capitano dimostrata esteriormente e seriamente. Ma chi assume l' assicurazione di un viaggio da Lima o Valparaiso ad Amburgo (per tenere l'esempio addotto dal REATZ) vuole sopportare il rischio per un viaggio da Lima ad Amburgo o da Valparaiso ad Amburgo, ma non da Lima ad Amburgo, passando da Valparaiso; questo viaggio non corrisponde nè col primo nè col secondo. Così pure non approvo il REATZ (pag. 411 e seg.), laddove, nel caso di assicurazione da uno Stato o da un' isola senza indicazione del porto di caricamento, quando non si possa accertare una diversa volontà dei contraenti, vuol fare cominciare il viaggio

assicurato nel primo e non solo nell'ultimo porto di partenza, imperocchè un viaggio da uno Stato ad un altro Stato può cominciare solo quando si lasci il primo: non si viaggia alla volta di un altro Stato, finchè si viaggia attorno al primo. Si comprende facilmente che questa regola di interpretazione non si applica, se sia dimostrato essere intervenuto accordo fra i contraenti nell'atto della conclusione del contratto circa il modo di intendere il viaggio da uno Stato o da un' isola.

Art. 837.

Se l'assicurazione è conclusa per più porti, ovvero se è riservato all'assicurato il diritto di approdare a più porti, è concesso solo all'assicurato di entrare nei porti secondo l'ordine convenuto od in mancanza di una convenzione secondo l'ordine corrispondente ai rapporti della navigazione; egli però non è obbligato ad entrare in tutti i singoli porti (1).

L'ordine contenuto nella polizza deve riguardarsi come il convenuto, in quanto non risulti il contrario [a].

---

(1) I giuristi inglesi fanno in un tal caso finire il rischio per una nave *immediately after the ship has moored for twenty four hours in safety at the first port in the island at which she stops to discharge the bulk of her carge*, senza guardare se la nave, quando salpò nuovamente da questo porto, avesse ancora a bordo una piccola parte del suo carico (V. Arnould I pag. 389).

---

[a] Manca una disposizione corrispondente. Cfr. però gli *Art. 622* e *628 Cod. Comm.*, il primo dei quali dice che, se il capitano, ha la facoltà di entrare in diversi porti per compiere o per cambiare il carico, l'assicuratore corre i rischi delle cose assicurate solamente finchè esse sono a bordo della nave, se non vi è convenzione contraria, ed il secondo così dispone: *L'assicuratore è liberato dai rischi e guadagna il premio, se l'assicurato spedisce la nave in un luogo più lontano di quello indicato nel contratto, quantunque per la stessa via. L'assicurazione ha pieno effetto, se il viaggio è abbreviato, qualora la nave approdi in un luogo ove poteva fare scalo.*

Art. 838.

Sono a carico dell' assicuratore:

1. i contributi d' avaria comune, compresi quelli che l'assicurato stesso deve sopportare per un danno da lui sofferto; i contributi, che, in conformità agli art. 637 e 734, vanno regolati secondo i principii dell'avaria comune, sono pareggiati ai contributi di avaria comune;

2. i sacrifizi che costituirebbero avaria comune, se la nave avesse avuto a bordo delle merci od altre merci all' infuori di merci dell'armatore;

3. le altre spese fatte necessariamente od opportunamente a scopo di salvamento o per iscongiurare maggiori danni (Art. 823), anche se i provvedimenti presi siano rimasti infruttuosi;

4. le spese necessarie per constatare e stabilire il danno, che sta a carico dell' assicuratore, specialmente le spese per la visita, per la stima, per la vendita e per la formazione del regolamento d' avaria [a].

1. Le disposizioni di questo articolo sono le conseguenze del supremo principio del diritto in materia di assicurazione, che l' assicuratore assume il rischio che riguarda l' assicurato e perciò i danni che ne derivano.

2. L' assicuratore deve rispondere in duplice modo per la avaria comune. Egli risponde per i contributi, che l'assicurato deve pagare a coloro, le cui cose furono sacrificate, e per il valore della quota delle cose sacrificate, per cui al proprietario assicurato nessun risarcimento spetti dagli altri interessati nell' avaria (1). In quanto l' assicurato riceve risarcimento dagli

(1) Il diritto francese non tiene l' assicuratore obbligato in modo assoluto per l' avaria comune. Il *Code de Commerce* dispone infatti

[a] Manca una disposizione corrispondente, la quale rientra nella norma generale contenuta nell' *Art. 615 Cod. Comm.*

altri interessati per il sacrificio da lui fatto cessa l'obbligo di indennità dell'assicuratore (Cfr. Art. 842 e seg.)

3. È già stato sopra rilevato che non si può parlare di avaria comune per le navi, che viaggiano in zavorra, come pure per quelle che sono caricate soltanto con merci dell'armatore. Il principio però che all'assicurato deve essere prestato risarcimento per tutti i danni e spese, che devono sopportarsi dall'interessato nell'avaria nel caso di una nave caricata con merci altrui, deriva da ciò che coll'assicurazione deve essere rimossa dall'assicurato ogni perdita entro i limiti assunti dall'assicuratore (VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* II

(Art. 408): *Une demande pour avarie n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises.* Questa disposizione si applica, secondo l'opinione prevalente dei giuristi francesi adottata anche dalla Corte di Cassazione (Sentenza del 21 Dicembre 1851), soltanto ai rapporti fra assicurato ed assicuratore e non ai rapporti fra il proprietario della nave e quello del carico. A questo proposito si appoggiano alla parte finale dell'articolo, il quale parla di *avaries particulières, lesquelles ne donnent jamais lieu à un règlement qu'entre assureurs et assurés.* La giurisprudenza francese ha maggiormente precisato il principio del *Code* colle norme seguenti: *Lorsqu'il y a plusieurs assureurs par la même police, le calcul de 1 0/0 s'établit sur l'intérêt total. — Les frais de réclamation ne peuvent être compris dans le calcul de l'avarie afin d'en grossir le montant et de le porter au délà de 1 0/0. — Lorsqu'une fois l'avarie excède 1 0/0, elle doit être payée intégralement, et l'assureur ne peut offrir de payer seulement l'excédant de 1 0/0* (RUBEN DE COUDER I pag. 561 e seg. n. 561 pag. 573-577). Secondo i consueti formulari di polizza, questa franchigia dell'1 0/0 non è pagata dall'assicuratore (polizza per l'assicurazione del corpo della nave: Art. 19): *Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de 1 0/0 de ladite somme* (cioè *assurée) pour les avaries communes.* Però ciò vale soltanto per le navi a vela; nella polizza d'assicurazione per i piroscafi è detto: *Par dérogation à l'Art. 19 les avaries communes seront remboursées intégralement et sans franchise.* Circa il diritto inglese l'ARNOULD scrive: *The underwriters are directly liable for general average losses, to the whole amount, with right of recovery over against the various contributory interests, or to reimburse the assured the proportionate or rateable amount of his contribution.* Cfr. in generale II pag. 816-818; LOWNDES, *Insurance* §§ 335 e seg., 341.

pag. 83 e seg.) Ciò malgrado, la legge ha particolarmente enumerato questi danni fra quelli a carico dell'assicuratore, perchè essi, qualora fossero regolati secondo i principii dell'avaria particolare non dovrebbero sopportarsi dall'assicuratore (Art. 849), in quanto non eccedano il 3 0[0 del valore assicurabile; e perchè certi sacrifizi, riguardo ai quali, in mancanza di disposizioni positive, sarebbe dubbio l'ammettere un'avaria comune (1), in generale non potrebbero essere posti a carico dell'assicuratore sotto il punto di vista di spese di salvamento (Prot. VIII pag. 4349 e seg.; Cfr. Voigt op. cit. pag. 94 e seg.).

4. L'Art. 847 dice esplicitamente che i contributi, i sacrifici e le spese annoverati ai n. 1-4 vanno risarciti dall'assicuratore all'assicurato per tutto il loro ammontare solo quando la cosa sia assicurata per tutto il suo valore assicurabile, ma solo giusta la proporzione intercedente fra la somma assicurata ed il valore assicurabile, se quella resta inferiore a questo. Come infatti l'assicurato, se non ha assicurata la cosa per tutto il valore assicurabile, deve sopportare in parte il danno verificatosi, quale assicuratore di sè stesso, così anche deve sopportare i contributi, i sacrifici e le spese di cui si tratta.

5. Il numero quarto pone a carico dell'assicuratore non assolutamente le spese per la constatazione e la determinazione del danno, ma solo quelle relative al danno che è a carico di lui. Se perciò l'assicuratore ha, p. es., pattuita la franchigia di una determinata percentuale, deve rimborsare le spese solo se il danno eccede la percentuale riservata. Evidentemente fanno parte delle spese per la constatazione e la determinazione del danno anche quelle per fare la relazione, e con ciò anche le spese di viaggio e di soggiorno, che il marinaio, il quale coopera alla relazione, può pretendere in conformità al § 33 dell'Ordinanza per la gente di mare (Prot. VIII pag. 4351).

6. Riguardo ai numeri 1-3 cfr. anche Art. 850; riguardo ai numeri 3 e 4 cfr. Art. 844 al. 2.

7. Ai numeri 1 e 2 dell'articolo si connette eziandio la seguente disposizione del § 84 n. 2 al. 2 delle Condizioni generali:

---

(1) Alla Conferenza di Amburgo furono indicate come tali le spese del soggiorno nel porto di rilascio forzato.

In questi casi (1), *benchè non sussista alcuna pluralità di interessati nell'avaria, i sacrifici, nei rapporti verso l'assicuratore, si riguardano come se fossero stati fatti a favore di tutto il valore danneggiato; essi devono quindi risarcirsi dallo assicuratore, in conformità al contenuto dell'assicurazione, in quanto ne siano colpiti gli oggetti rispettivamente assicurati. — Nei casi della prima specie (se la nave viaggiava solo con merci dell'armatore) danno norma, riguardo alle questioni, quali sacrifici costituirebbero, subordinatamente alle altre circostanze sopra contemplate, avaria comune ed in qual modo sia da ripartirsi il loro importo fra i diversi oggetti, quei principii di diritto, che, qualora sussistessero quelle altre circostanze, avrebbero trovato applicazione per la formazione e la ripartizione dell' avaria comune* (§ 85). *Nei casi della seconda specie (se la nave viaggiava in zavorra) danno norma per quella questione i principii vigenti nel luogo dell' assicurazione in materia di avaria comune; però non sono a carico dell'assicuratore i sacrifici per salari, mantenimento ed alloggio dell'equipaggio.*

I suaccennati contributi e sacrifici (n. 1 e 2) *sono del resto risarciti dall'assicuratore, fatta eccezione per i casi che l' assicurazione sia fatta sopra merci a bordo di piroscafi, soltanto se il loro ammontare, senza le spese del regolamento di avaria e senza l'eventuale provvigione dei delegati, supera l'un per cento del valore, che deve contribuire, o del valore danneggiato. Se la nave è assicurata a tempo o per più viaggi, l'un per cento dà norma per ogni singolo viaggio. Il concetto di viaggio si determina secondo il § 83* (2).

---

(1) Cioè nei casi del n. 2 al. 1 di questo paragrafo, che concorda col n. 2 dell'Art. 888 Cod. Comm.

(2) Condizioni generali § 83: *In quanto si guarda allo speciale tratta-*

Le Condizioni di Brema (§§ 8, 9, 11) concordano coll'ultima parte del penultimo alinea e coll'ultimo alinea della suindicata disposizione, compreso il § 83 qui richiamato, colla differenza che in quelle manca l'eccezione fatta nelle Condizioni generali per le merci a bordo di piroscafi.

Oggigiorno del resto gli assicuratori di Amburgo rinunciano nelle polizze alla franchigia stabilita nelle Condizioni generali dall'obbligo di sopportare i piccoli danni d'avaria comune, che ammontino all'un per cento od a meno.

8. Il numero quarto, col quale concordano le Condizioni di Brema (§ 59 al. ult.), è modificato nelle Condizioni generali (§ 69 al. 2):

L'assicuratore deve inoltre sopportare le spese necessarie per la constatazione e la determinazione del danno, che lo colpisce, e specialmente le spese per la visita, per la stima e per la vendita; nelle assicurazioni di merci però le spese per la visita e per la stima solo per la metà. — Nelle assicurazioni del corpo della nave l'assicuratore sopporta le spese della relazione; nelle assicurazioni di merci o del nolo la metà delle spese fatte dall'assicurato per un estratto della relazione. — L'assicuratore deve, qualora sia a carico di lui un danno, sopportare in tutte le assicurazioni la metà delle spese della formazione del regolamento di avaria comune.

---

mento dei singoli viaggi fra varii coperti dalla stessa assicurazione (riguardo alla navigabilità da garantire, § 70 n. 1; riguardo alla separazione delle avarie § 97 in fine; riguardo alle spese per le somme necessarie alla riparazione della nave § 130 al. 3 etc.), è riguardato come viaggio a sè non solo (giusta l'Art. 760 Cod. Comm.) quello per cui la nave è stata armata di nuovo, o che dessa ha intrapreso in base ad un nuovo contratto di noleggio ovvero dopo compiuto lo scaricamento del carico, ma anche un viaggio che la nave abbia intrapreso in zavorra allo scopo di ricevere nel luogo di destinazione un carico per un ulteriore viaggio ad un altro luogo.

Art. 839.

Riguardo ai contributi di avaria comune ed ai contributi regolati secondo i principii dell'avaria comune, le obbligazioni dell'assicuratore si determinano secondo il regolamento di avaria fatto nel debito luogo nello Stato od all' estero in conformità al diritto vigente nel luogo in cui è fatto. L'assicurato, che abbia sofferto un danno costituente avaria comune, non è specialmente autorizzato a pretendere dall' assicuratore più dell' importo, per il quale il danno è calcolato nel regolamento d'avaria; d'altra parte l'assicuratore risponde integralmente per questo importo, senza che dia norma in ispecial modo il valore assicurabile.

Se il danno non va riguardato come avaria comune secondo il diritto vigente nel luogo ove è fatto il regolamento di avaria, l'assicurato non può neanche pretendere dall'assicuratore il risarcimento del danno per il motivo che il danno costituirebbe avaria comune secondo un altro diritto, e particolarmente secondo il diritto del luogo dell' assicurazione [*a*].

[*a*] In difetto di una disposizione corrispondente vedi l' *Art. 658 Cod. Comm.* altrove riferito (Vol. II Pag. 422 e seg.), il quale determina il luogo in cui debbono farsi la descrizione, la stima e la ripartizione delle perdite e dei danni, la persona che ha veste per procedervi e l' autorità al cui esame va sottoposto il regolamento di avaria. Quì ricorre di riferire l' Art. 17 della polizza italiana su merci, che è del seguente tenore: L'assicuratore riconoscerà qualunque regolamento di avaria generale fatto in conformità alle disposizioni legali vigenti nel luogo in cui fu compilato, e quando l'assicurato si sia conformato alle prescrizioni stabilite dall'Art. 29 (relativo all' intervento e cooperazione dell' agente o rappresentante dell' assicuratore in caso di sinistro, danni od avarie a carico della Sicurtà). La quota messa a carico degli oggetti assicurati in virtù del suddetto regolamento, verrà rimborsata, meno le franchigie segnate sotto *a*, *b*, *c*, *d*, quando il valore fissato nel regolamento è minore od uguale al valore assicurato, ed in proporzione, meno le dette franchigie, quando il valore fissato nel regolamento è maggiore di quello di polizza. — Qualora per for-

1. Col fatto che per l'obbligo dell'assicuratore di prestare il risarcimento dà norma un regolamento di avaria, nella formazione del quale si ha riguardo alle leggi del luogo in cui lo stesso è formato e non a quelle del luogo in cui fu conclusa l'assicurazione, l'assicuratore può trovarsi pregiudicato, inquantochè è possibile che nel regolamento d' avaria siano riguardati come avarie comuni sinistri che, secondo le leggi da ultimo nominate, non possono essere come tali riguardati, o viceversa, e che nel calcolo e nella ripartizione dei danni siano seguiti principii che non sono conformi a queste leggi (Cfr. Voigt, *Neues Archiv für Handelsrecht* I pag. 211 e seg.). Il principio che l'assicuratore debba assoggettarsi a questo pregiudizio fu alla Conferenza di Amburgo motivato nel modo seguente: Al sinistro di mare, che determina l'avaria comune, si connette insieme come conseguenza inevitabile il luogo, e con ciò anche il modo di procedere al regolamento, senza che all'assicurato sia dato di evitarlo. I pregiudizi, che ne derivano per l'assicuratore, si presentano quindi quali conseguenze del sinistro di mare, e perciò l'assicuratore risponde anche per il rischio della formazione del regolamento di avaria secondo leggi diverse da quelle del luogo ove fu conclusa l'assicurazione (Prot. VII pag. 3526) (1).

---

(1) Così anche secondo il diritto precedentemente in vigore: Pöhls, *See-Assekuranzrecht* II pag. 710.

---

mare il contributo avesse avuto luogo una deduzione per avaria particolare, in questo caso per valore fissato nel regolamento s' intende quello stabilito senza tale deduzione: — Il rimborso dell' avaria generale verrà effettuato nel modo seguente: *a*) Senza alcuna franchigia sulle merci caricate sopra navigli a vapore, o navigli a vela classificati 100 L..., 100 A..., 100 G..., o classificati analogamente in altri registri di classificazione; — *b*) Franchigia del 8 0[0 sulla somma assicurata, pagando la sola eccedenza, sopra merci in navigli a vela classificati 100 I-I. 85 L. H. 85 A. I-I. od analogamente in altri registri di classificazione, eccezione fatta alla classificazione A. I. rosso, nel Lloyd Register, che devesi assimilare alle classi della categoria *c;* — *c)* Franchigia del 5 0[0 sulla somma assicurata, pagando la sola eccedenza, sopra merci in navigli a vela classificati 85 G. I-I, 100 P., 85 L. 2, 1 e 85 A., 2, 1 od analogamente in altri registri di classificazione, eccezione fatta alle classificazioni AE, nel Lloyd Register, che viene compresa nella categoria *d;* — *d)* Franchigia del 10 0[0 sulla somma assicurata, pagando la sola eccedenza, sopra merci in tutti i navigli non compresi nelle suddette tre categorie, e quando vi fosse caricazione consentita in coperta qualunque fosse la classe dei bastimenti. — I registri o Veritas riconosciuti dagli assicuratori per gli effetti di questo articolo sono il Registro Italiano, il Bureau Veritas, il Lloyd Register, il Veritas Austro-Ungarico, il Norvegese, il Germanico, l'Ellenico, il Record Americano e l' Original American Lloyd. —

Di rincontro non è obbligatorio per l' assicuratore un regolamento, che non sia fatto in conformità al diritto vigente nel luogo in cui è formato, ma bensì secondo un diritto diverso, p. es. secondo quello del luogo ove fu contratta l'assicurazione. Infatti l' assicuratore è solo obbligato al risarcimento dei contributi d'avaria, che l'assicurato è stato costretto a prestare. Però l' assicurato è costretto a prestare solo quel contributo, che gli è stato imposto in un regolamento formato secondo le leggi del luogo, perchè la nave ed il carico si trovano in questo luogo, e non si può pretendere di disporne senza pagare i contributi, mentre l' applicazione non autorizzata di un diritto da parte del liquidatore d'avaria non può pregiudicare l' assicurato (Prot. VII pag. 3528 e seg.).

2. La legge autorizza l' assicurato a pretendere dall' assicuratore non solo il risarcimento dei contributi d' avaria comune, che deve pagare agli interessati nell'avaria in base ad un regolamento formato nel modo suindicato, ma anche (naturalmente non oltre l' ammontare della somma assicurata: Art. 844) il risarcimento dell'importo di un danno da lui sofferto, qualificato avaria comune nel regolamento d'avaria, in quanto non sia indennizzato dagli altri interessati nel carico.

Circa quest' ultimo punto ebbe luogo replicatamente alla Conferenza d'Amburgo una viva discussione. In appoggio del principio si fece valere principalmente che nel diritto precedente si procedeva in tal modo (Cfr. VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* IV pag. 120-133), e che con ciò si evitano complicazioni, che sarebbero inevitabili, se si attenuasse l' importanza del regolamento d'avaria (Prot. VII pag. 3541-3545; VIII pag. 4355-4359).

3. La legge dispone esplicitamente che l' assicurato non può pretendere il risarcimento di un danno, che non apparisca quale avaria comune secondo la legge del luogo in cui è formato il regolamento d'avaria, per il motivo che il danno sia da riguardarsi come avaria comune secondo un'altra legge, e specialmente secondo quella del luogo in cui è conclusa l'assicurazione. Con ciò non è detto però che il diritto di risarcimento cessi sempre in tal caso senza guardare, se esista un altro motivo di obbligazione, che vincoli l'assicuratore. Se anzi un danno, che non è avaria comune secondo la legge del luogo in cui è fatto il regolamento d'avaria, ma lo sarebbe

secondo quella del luogo in cui fu conclusa l' assicurazione, apparisce simultaneamente quale avaria particolare, è fondata l'obbligazione dell'assicuratore a prestare l'indennità (V. VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* I pag. 310; cfr. Prot. VII pagine 3538-3541; VIII pag. 4356-4358). Solo però nei casi concreti si può decidere se ciò si verifichi. Ciò vale per i salari come per le spese di alloggio e di mantenimento dell' equipaggio durante il soggiorno nel porto di rilascio forzato e per le spese di partenza della nave. I salarii e le spese di mantenimento devono risarcirsi dall' assicuratore (dall' assicuratore del corpo della nave), se la nave ha dovuto entrare nel porto di rilascio forzato per essere così danneggiata da non potere tenere il mare, ma da dovere invece essere assoggettata ad una riparazione: allora infatti le spese di cui si tratta sono comprese fra quelle causate dal danneggiamento della nave. Lo stesso è a dirsi per le spese di partenza della nave. Così pure, subordinatamente alla stessa condizione, sono a carico dell' assicuratore del nolo le spese per il ricaricamento del carico, che abbia dovuto essere scaricato nel porto di rilascio forzato in causa della riparazione della nave, ed a carico dell' assicuratore delle merci le spese di magazzinaggio (1). Nel primo caso infatti da un sinistro (che ha invero primieramente colpito la nave) sono derivate per il noleggiante spese, con cui viene ridotto il nolo netto; nel secondo sono derivate spese per gli interessati nel carico. Nelle Condizioni generali (§ 86 al. 3) è detto riguardo al punto trattato in questo numero:

Le spese di magazzinaggio e di assicurazione contro il fuoco — però non le spese che siano

(1) Secondo un uso vigente in Amburgo e Brema, fra le spese incontrate nel porto di rilascio forzato (contemplate nell' Art. 708 n. 4 Cod. Comm.), quelle di partenza, come pure quelle di ricaricamento, sono sempre risarcite dagli assicuratori del nolo, in Amburgo sotto la designazione di « spese speciali » *(Spezialkosten)*, qualora non siano comprese nell'avaria comune nel regolamento d'avaria fatto all'estero (Cfr. LEWIS nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXIV pag. 512 e seg. not. 2). Non è certo però da attribuirsi ad un tale uso forza obbligatoria, avuto riguardo all'Art. 1 Cod. Comm. (Cfr. anche *Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 45).

state fatte in seguito ad una delle cause contemplate nel § 70 n. 3 *per la conservazione delle merci — sono risarcite all'assicurato, se non furono comprese nell' avaria comune nel regolamento di avaria fatto all'estero. Di rincontro non possono essere messe a carico dell' assicuratore come avarie particolari i salari, le spese di mantenimento e di alloggio dell'equipaggio* (1) *in quello non comprese.*

4. Come per il regolamento dell' avaria può dagli interessati stabilirsi convenzionalmente per base norme diverse da quelle della legge del luogo in cui è formato il regolamento, così può avvenire la stessa cosa anche da parte degli assicuratori e di coloro che fecero assicurare. Oggidì infatti è dagli assicuratori di Amburgo inserita nella polizza la seguente disposizione:

È concessa agli assicurati una deroga da stabilirsi convenzionalmente alle disposizioni del diritto vigente riguardo ai regolamenti di avaria comune, in quanto si assoggettino coll' approvazione di clausole della polizza di carico o col contenuto di contratti di noleggio alle regole di York ed Anversa attualmente stabilite od eventualmente da modificarsi in seguito, ovvero dichiarino in precedenza di prendere per base le leggi del porto d' inscrizione della nave.

Art. 840.

L' assicuratore non risponde però per i contributi menzionati nell' articolo precedente, in quanto questi derivino da un sinistro, per il quale

(1) Non si comprende il motivo, per cui le Condizioni generali quì usino l'espressione *Schiffsmannschaft* e nel § 84 l'espressione *Schiffsbesatzung*. (Ambedue le espressioni si traducono nella nostra lingua colla voce equipaggio).

l' assicuratore non risponda. a termini del contratto di assicurazione [a].

1. Se l'assicuratore ha, a modo di esempio, assunto l'assicurazione solo per il rischio di mare, egli non risponde per i contributi di avaria, qualora siasi approdato ad un porto di rilascio forzato in causa di un rischio di guerra.

2. Le Condizioni generali (§ 87) aggiungono alla disposizione di questo articolo in esse riprodotta eziandio la seguente norma speciale:

Se sono assicurate merci colla clausola: « franco da danneggiamento (da rottura) », e se un danno, che è stato causato alle stesse da danneggiamento (da rottura) in seguito ad un avvenimento costituente avaria comune, è compreso nell' avaria comune, l' assicuratore non è obbligato a risarcire questo danno, in quanto esso resti in generale a carico dell' assicurato secondo il regolamento d'avaria comune. Lo stesso risultato si verifica, subordinatamente alle corrispondenti condizioni, se il contratto di assicurazione è concluso colla clausola (limitata) « franco da danneggiamento (da rottura) fuori il caso di investimento », e non è avvenuto un caso di investimento nè alcun altro caso equivalente a questo.

Giusta questa disposizione, l' assicuratore (nel caso della clausola: « franco da danneggiamento ») non risponde per quei danni, che si qualificano come avaria comune, che consistano in un danneggiamento delle merci assicurate. Deve quindi in ogni caso essere constatato, quale parte di un contributo lasciato o posto a carico dell' assicurato in un regolamento di avaria sia da ascriversi a danneggiamento. Se p. es. l'ammontare totale dell'avaria comune ascende a 20 mila marchi, che sono da ripartirsi sopra la nave, il nolo ed il carico del valore complessivo di 100 mila marchi, di cui 40 mila toccano al carico, il carico deve sopportare il 40 0[0] dell' intiero

[a] Vedi la nota all'Art. 839.

danno, quindi 8 mila marchi. Ora se nell'importo dell'avaria di 20 mila marchi sono compresi 4 mila marchi, importo del danneggiamento, che le merci hanno sofferto, per esempio, per l'acqua marina penetrata dalle aperture fatte allo scopo di eseguire il getto, l'assicuratore, qualora le merci siano assicurate per tutto il loro valore, deve pagare al proprietario del carico M. 6400; a carico di quest'ultimo restano 1600 marchi; infatti il proprietario assicurato del carico sopporta il 40 0[0 del danneggiamento delle merci di 4000 marchi = 1600 marchi; il 40 0[0 dell'altro danno di 16 mila marchi = 6400 marchi (VOIGT, ***Erlaüterungen zu dem Entwurfe eines neu revidirten allgemeinen Plans hamburgischer See-Versicherungen***, pag. 44 48.

La disposizione in esame delle Condizioni generali è però non solo (come è detto nelle Osservazioni della Commissione di Brema al progetto delle Condizioni generali di assicurazioni, pag. 14) un'interpretazione inesatta dell'Art. 840 Cod. Comm., ma sta in contraddizione diretta coll'Art. 855 Cod. Comm. (Cfr. Prot. VII pag. 3545) e col § 103 delle Condizioni generali stesse: infatti secondo gli stessi l'assicuratore, malgrado la clausola « franco da danneggiamento », risponde incondizionatamente per i contributi di avaria comune, compresi quelli che l'assicurato ha da sopportare per un danno da lui sofferto. Il VOIGT non ha aderito all'osservazione della Commissione di Brema. Egli dichiara che la disposizione si fonda sopra un'intelligenza razionale del punto di cui si tratta. Egli inoltre si appoggia alla pratica. Il progetto generale (§ 87) dà implicitamente la stessa decisione con tutto che non contenga alcuna disposizione esplicita circa il caso in esame (***Erlaüterungen zu dem Entwurfe*** etc., pag 44; ***revidirter Entwurf***, annotazione al § 86).

Art. 841.

Se il regolamento dell'avaria è formato da una persona a ciò designata dalla legge o dall'uso, l'assicuratore non può impugnarlo per la non conformità col diritto vigente nel luogo in cui il regolamento è fatto e per il pregiudizio derivatone all'assicurato, salvo che l'assicurato

non abbia colla sua colpa dato causa al pregiudizio per avere male tutelato i proprii diritti.

All'assicurato incombe però di cedere all' assicuratore i diritti contro le persone avvantaggiatesi a pregiudizio di lui.

Di rincontro l' assicuratore è autorizzato ad impugnare rimpetto all'assicurato il regolamento d'avaria in tutti i casi, in quanto un danno sofferto dall' assicurato stesso, per cui non gli sarebbe spettato compenso secondo il diritto vigente nel luogo in cui è formato il regolamento d'avaria, sia stato del pari riguardato come avaria comune [*a*].

1. La disposizione, che il regolamento d'avaria fatto da una persona a ciò autorizzata non possa essere impugnato dall' assicuratore per non conformità col diritto vigente nel luogo in cui desso è formato (ovvero, come aggiungono eziandio le Condizioni generali (§ 88) « per inesatta stima del valore, per calcoli ed altri simili apprezzamenti di fatto inesatti ») e per il pregiudizio derivatone all' assicurato, soffre un' eccezione nel caso che quest' ultimo stesso abbia col tutelare male i proprii diritti dato causa colposamente a quel pregiudizio. Il principio, che il regolamento di avaria di cui si tratta non possa di regola essere impugnato da parte dell'assicuratore, si spiega considerando che l'assicurato spesso non è in grado di sottoporre il regolamento ad un esame.

Con ciò l' assicurato non è stato sollevato dall' obbligo di esaminare il regolamento, in quanto tale esame sia attuabile da un' ordinaria persona di affari. Quest' obbligo deriva infatti naturalmente dal contratto di assicurazione, che impone all'assicurato di curare diligentemente anche gli interessi dell' assicuratore. Il principio che l' assicurato non possa pretendere dall' assicuratore alcun risarcimento per il pregiudizio sopra indicato deriva anche da ciò che l'assicuratore deve rispondere solo per i rischi connessi colla navigazione, che colpiscono l' assicurato, ma non per la negligenza di questo.

[*a*] Presso di noi non v' ha alcuna norma corrispondente.

Nel fatto che l' assicurato non rilevi un' inesatta applicazione di norme giuridiche straniere può non ravvisarvisi una colpa di lui, poichè non può presupporsi in lui una conoscenza di quelle; non così quando si tratti di una disposizione del patrio diritto (Sentenza del Supremo Tribunale di Appello di Lubecca del 14 ottobre 1865, KIERULFF, *Sammlung* I pag. 899, 917-919. Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XVII, pag. 188 e seg.)

2. L'alinea secondo del § 88 delle Condizioni generali, corrispondente all'alinea secondo dell'articolo, si scosta da questo essenzialmente. Esso è infatti del seguente tenore:

All'assicurato incombe però l'obbligo, a richiesta dell' assicuratore, di cedere a questo i diritti contro le persone avvantaggiatesi a suo danno, ovvero di esercitare o di fare esercitare per mezzo di suoi corrispondenti il reclamo per conto ed a spese di lui.

3. La regola dell' alinea primo soffre ancora un' eccezione nell' alinea terzo riguardo ai danni sofferti dall' assicurato stesso, in contrapposto ai danni per i quali ha dovuto prestare parziale indennità ad altri interessati nell'avaria comune. Il regolamento di avaria, quand' anche fatto da una persona autorizzata, non è obbligatorio per l'assicuratore, se in esso è riguardato come avaria comune un danno, per il quale non spettava un risarcimento all' assicurato secondo la legge del luogo, in cui è fatto il regolamento, ovvero se, come aggiungono le Condizioni generali (§ 88), l'assicurato è stato avvantaggiato in altro modo con valutazioni e calcoli inesatti o con altri dati di fatto falsi. In appoggio di questo principio si rilevò alla Conferenza di Amburgo che non si scorge il motivo, per cui l'assicurato dovrebbe poter conseguire un diritto, che per sè non gli compete, di convenire l' assicuratore per un danno, per il fatto che questo danno sia stato considerato come avaria comune ed indebitamente risarcito in parte dagli altri interessati nel carico (Prot. VII pag. 3531).

Art. 842.

L'assicuratore risponde per un danno sofferto dall'assicurato, costituente avaria comune ovvero tale da essere regolato dalle norme proprie di quest' ultima, qualora siasi iniziato il procedimento regolare diretto all' accertamento ed alla ripartizione del danno, riguardo ai contributi, che sono da pagarsi all' assicurato, solo in quanto l' assicurato non abbia ricevuto il compenso, che gli spetta, neppure per mezzo della via giudiziaria, quando potesse esperire convenientemente questa via [a].

L' assicuratore risponde per un danno costituente avaria comune non solo in quanto esso sia a carico dell' assicurato stesso, ma anche in quanto questi non riceva dagli altri interessati nell'avaria i contributi, che dessi devono pagare a termini del regolamento di avaria. Invero esso risponde solo se nessuna colpa sia imputabile all' assicurato nell' esazione. Se quindi gli oggetti gravati dal contributo sono in seguito danneggiati per modo che non coprano i contributi, da cui sono gravati, o vanno totalmente perduti, ovvero se all' assicurato tocca una perdita per il fatto che il capitano consegni senza garanzia le merci stesse, la perdita, in quanto non sia compensata nei casi della prima specie con una nuova ripartizione fra tutti gli interessati, è sopportata dall' assicuratore. Se al contrario l'assicurato non avesse fatto neppure il tentativo di riscuotere dagli altri interessati nell'avaria i contributi dovuti, l' assicuratore non sarebbe tenuto a rispondere per questa perdita.

Però, poichè l'assicuratore risponde per questi contributi di avaria solo *in subsidium*; egli di regola deve essere convenuto solo qualora sia stabilito che non si possano ottenere dagli interessati nell' avaria. Quindi la legge impone all' assicurato non solo di attendere che siano determinati col regolamento d'avaria i contributi, che toccano agli altri interessati,

[a] Ancor qui tace il nostro diritto.

prima di chiedere all'assicuratore il risarcimento dell'avaria sofferta, ma anche di promuovere giudizialmente la rettifica di un regolamento d'avaria, che lo aggravi illegittimamente, come pure il pagamento dei contributi da parte degli altri interessati. La legge impone però quest'obbligo all'assicurato solo quando la formazione del regolamento sia iniziata regolarmente, e la via giudiziaria potesse essere fruttuosamente esperita. L'assicurato può quindi convenire senz'altro l'assicuratore, se (come dall'articolo successivo si rileva formalmente) la formazione del regolamento d'avaria a tempo debito e nel luogo prescritto sia stata omessa dal capitano, contravvenendo ai suoi doveri, ovvero se essa non potè aver luogo, per essere, p. es., stati salvati in luoghi diversi gli oggetti gravati dal contributo, ovvero se il capitano e l'equipaggio siano periti, come pure se è certo in precedenza che il ricorso alle vie giudiziali riuscirebbe infruttuoso, p. es., se il processo dovesse farsi in contrade remote presso popoli non civilizzati (Prot. VII pag. 3534-3536; VIII pag. 4473).

Art. 843.

Se l'inizio del procedimento è stato omesso senza colpa dell'assicurato, questi può convenire immediatamente l'assicuratore per tutto il danno in conformità al contratto di assicurazione.

1. Coll'espressione « in conformità al contratto di assicurazione » si intende di dire che nel caso in esame il danno deve essere risarcito, come se non vi fosse alcun caso di avaria comune (Prot. VIII pag. 4473).

2. Alla colpa dell'assicurato va naturalmente equiparata una colpa del caricatore, del ricevitore, del sopraccarico (come il § 91 delle Condizioni generali esplicitamente rileva; vedi Art. 825 n. 4) e degli altri rappresentanti di lui.

Art. 844.

L'assicuratore risponde per il danno solo fino a concorrenza della somma assicurata.

Egli deve però rimborsare integralmente le

spese menzionate nell' art. 838 n. 3 e 4, quando anche il compenso, che in tal modo deve pagare complessivamente, ecceda la somma assicurata.

Se in seguito ad un sinistro siano già fatte tali spese, se p. es. sono incontrate spese per il riscatto o per reclamo, ovvero se sono già fatte spese per conservare e riparare la cosa danneggiata dal sinistro, se p. es. per un tale scopo si sono esborsate delle somme per avaria o se dall'assicurato sono già pagati contributi per avaria comune, ovvero se è già sorta un' obbligazione personale dell'assicurato per il pagamento di quei contributi, e poi si verifica un nuovo sinistro, l'assicuratore risponde per il danno derivante dal sinistro posteriore fino a concorrenza di tutta la somma assicurata senza riguardo alle spese ed ai contributi precedenti, che fossero a carico di lui [a].

1. Le eccezioni, che gli alinea secondo e terzo ammettono al principio stabilito nell'alinea primo, sono necessarie per garantire pienamente l'assicurato (1). Diversamente infatti, poichè

(1) È già stato sopra rilevato (Art. 828 not. 8) che il diritto inglese parte da un altro punto di vista, e che, secondo lo stesso, l'assicuratore deve rimborsare le spese menzionate nell'alinea terzo dell' art. 838 senza riguardo all' ammontare della somma assicurata solo in conseguenza della *sue and labour clause.*

[a] *Art. 624 Cod. Comm. L' obbligazione dell' assicuratore è limitata alla somma assicurata. — Se le cose assicurate soffrono durante il tempo dell' assicurazione più sinistri successivi, l'assicurato deve sempre imputare, anche in caso di abbandono, le somme che gli sono state pagate o gli sono dovute per i sinistri precedenti.* Cfr. Art. 28 della polizza italiana su merci: Le spese di scarico, ricarico, magazzinaggio, sopra noli ed in generale tutte le spese straordinarie, che vengono fatte separatamente per la conservazione e custodia del carico per evitare o diminuire un danno a carico dell'assicuratore, e che per disposizioni di legge non possono venir comprese nell'avaria generale o particolare, verranno rimborsate integralmente, qualunque ne sia l'ammontare. — Il successivo Art. 26 dispone però che la somma assicurata è il limite massimo della responsabilità dell' assicuratore, il quale non può in nessun caso e per nessun titolo essere tenuto a pagare una somma maggiore. — Quanto all' assicurazione sul corpo della nave ci accadrà in seguito di riportare l'Art. 9 del Capitolato.

non è consentita un' assicurazione eccedente il valore assicurabile, l'assicurato non conseguirebbe mai un completo risarcimento, qualora si verificasse uno dei casi annoverati negli alinea citati (Prot. VII pag. 3289 e seg.)

2. Nelle Condizioni generali è stabilita un' importante eccezione alle disposizioni degli al. 2 e 3 del § 92 corrispondenti agli al. 2 e 3 dell'Art. 844 (V. pag. 234 e seg.), inquantochè l'alinea quarto del § citato (1) dispone:

Le disposizioni degli alinea secondo e terzo di questo paragrafo non si applicano, ma l' assicuratore risponde solo fino a concorrenza della somma assicurata, se il danno dell' assicurato è stato causato in tutto od in parte da un urto di navi ed eccede l' ammontare della somma assicurata in seguito alla circostanza che l' assicurato debba prestare ad un terzo il risarcimento in causa dell' urto (§ 69 n. 7).

Così pure essi subiscono una modificazione essenziale in forza del § 68 (V. sopra nota all'Art. 783 n. 7).

Art. 845.

L'assicuratore ha diritto, dopo il verificarsi di un sinistro, di liberarsi col pagamento dell' intiera somma assicurata da ogni ulteriore obbligazione ed in ispecial modo dall'obbligo di rimborsare le spese, che sono necessarie per salvare, conservare e riparare la cosa assicurata.

Se al tempo del verificarsi del sinistro una parte delle cose assicurate era già sottratta al rischio incombente all'assicuratore, questi, qualora

---

(1) Questa disposizione manca in tutti i progetti: essa fu aggiunta solo in conseguenza delle osservazioni degli assicuratori di Amburgo del Novembre 1866 (V. Osservazioni ai §§ 92, 68 n. 7), mentre il Voigt *(Zum revidirten Entwurf der allgemeinen Bedingungen*, pag. 8) si era pronunciato contro l' adozione della stessa.

faccia uso del diritto concessogli in questo articolo, non è tenuto a pagare la parte della somma assicurata relativa a quella porzione.

L' assicuratore non acquista col pagamento della somma assicurata alcun diritto sulle cose assicurate.

Malgrado il pagamento della somma assicurata, l'assicuratore resta obbligato al rimborso di quelle spese, che sono fatte per salvare, conservare o riparare le cose assicurate, prima che sia pervenuta all' assicurato la sua dichiarazione di fare uso del diritto [*a*].

Colla disposizione dell' articolo si evita che l' assicuratore debba per un danno parziale pagare più che se la cosa assicurata fosse andata totalmente perduta. All' assicuratore è concessa con ciò la facoltà di esimersi dall' imprendere una riparazione, quando l'ammontare delle spese di riparazione sia sproporzionato.

Quindi l'articolo trova applicazione solo in quanto si tratti delle conseguenze di un solo e medesimo sinistro, e non conferisce all' assicuratore il diritto di sottrarsi col pagamento della somma assicurata al rimborso delle spese fatte in con-

---

[*a*] Manca una disposizione corrispondente. Vedi però l'*Art. 624 Cod. Comm.* riferito alla nota precedente e l'*Art. 641 Cod. Comm.: In caso di preda, l' assicurato, se non ha potuto darne avviso all'assicuratore, può riscattare le cose predate senza aspettare l' ordine di questo. — L' assicurato deve però notificare all' assicuratore l' accordo fatto, tosto che gli sia possibile. — L'assicuratore ha la scelta di assumere l'accordo per conto proprio o di rinunciarvi; egli deve notificare la sua scelta all'assicurato entro ventiquattro ore dalla notificazione dell' accordo. Se dichiara di assumere l' accordo per conto proprio, egli deve contribuire senza dilazione al pagamento del riscatto a norma della convenzione ed in proporzione del suo interesse e continua a correre i rischi del viaggio in conformità del contratto di assicurazione. — Se dichiara di rinunciare all'accordo, deve pagare la somma assicurata, ma nulla può pretendere delle cose già riscattate. — Quando l'assicuratore non ha notificato la sua scelta nel termine suddetto, si reputa che abbia rinunciato al beneficio dell' accordo.* Quanto alla proprietà delle cose assicurate, vedi anche l'*Art. 640 Cod. Comm.* relativo all'abbandono, a termini del quale, notificato ed accettato o dichiarato valido l'abbandono, le cose assicurate appartengono all'assicuratore dal giorno in cui fu fatto e l'assicurato deve consegnargli tutti i documenti, che riguardano le cose stesse : l'assicuratore non può dispensarsi dal pagare la somma assicurata sotto pretesto di ritorno della nave. Cfr. Art. 12 Capitolato di assicurazione sul corpo della nave, che determina a sua volta nell'ammontare della somma assicurata il limite massimo dell' indennità a carico degli assicuratori.

seguenza di sinistri precedenti, come spese di riparazione e simili. Inoltre la legge ha obbligato l' assicuratore eziandio a rimborsare le spese relative allo stesso sinistro, qualora esse siano state precedenti alla sua dichiarazione di fare uso del diritto concedutogli in quest' articolo.

Nella sua attuale redazione l' articolo è conforme all' essenza dell' assicurazione.

L' assicurato non può mai ricevere in forza del contratto di assicurazione più dell' intiera somma assicurata. Se egli la riceve non ridotta, è completamente soddisfatto di tutti i suoi diritti fondati. È però a ciò necessario che oltre la somma assicurata gli sia rimborsata la spesa da lui fatta per il salvataggio, perchè questa è stata fatta nell' interesse dell'assicuratore e fu infruttuosa per l' assicurato.

Inoltre devono essere rimborsate le spese causate da sinistri precedenti, perchè queste andarono perdute in conseguenza del sinistro posteriore (Prot. VII pag. 3464-3470; VIII pag. 4404-4407).

Il principio che l'assicurato non è tenuto ad imputare nella somma assicurata il valore della cosa salvata od il rimborso delle spese avute ha il suo motivo in ciò che egli, se continua il viaggio dopo il pagamento avvenuto da parte dell' assicuratore, corre il rischio di perdere la cosa assicurata in causa di un nuovo sinistro e con ciò di perdere la parte della somma assicurata corrispondente al valore della stessa (Prot VIII pag. 4407 e seg.) (1).

---

(1) Una simile disposizione la troviamo nel *Code de Commerce* francese per un caso speciale. Esso dispone infatti: Art. 395. *En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre. L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.* Art. 396. *L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte ou d'y renoncer; il est tenu de notifier son choix à l'assuré dans les vingt quatre heures qui suivent la notification de la composition. S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat dans les termes de la convention et à proportion de son intéret; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance. S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien pretendre aux effets rachetés. Lorsque*

Art. 846.

L' assicuratore deve dichiarare all' assicurato la sua deliberazione di voler far uso del diritto indicato nell' art. 845, sotto comminatoria di perdere questo diritto, al più tardi entro il terzo giorno a partire da quello in cui l'assicurato gli abbia comunicato non solo il sinistro con indicazione della natura di esso e delle sue conseguenze immediate, ma anche tutte le altre circostanze relative al sinistro, in quanto queste siano note all' assicurato [a].

Art. 847.

Nel caso che non sia assicurato l' intiero valore, l' assicuratore risponde per i contributi, per i sacrifici e per le spese menzionate nell' art. 838 ai n. 1 fino al 4 solo nella proporzione intercedente fra la somma assicurata ed il valore assicurabile [b].

---

l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition. Ciò è in certo qual modo un abbandono dell' assicuratore e così anche le relative disposizioni si trovano nella sezione del *Code de Commerce* che tratta del *délaissement*. Il Boistel (pag. 1085) osserva in proposito che, se gli assicuratori ricusano *de payer la composition, ils acceptent la prise avec son caractère de sinistre majeur, et doivent accepter le délaissement avec sa conséquence, le paiement intégral de la somme assurée; mais ils ne peuvent pretendre aux effets rachetés, car ils ont été rachetés des deniers de l'assuré et pour son compte.* Le stesse disposizioni sono contenute nel Codice di Commercio spagnuolo (Art. 917, 918) e così pure in quello italiano (Art. 641). Circa il diritto inglese vedi sopra all'Art. 823 not. 3.

---

[a] Vedi le note precedenti.

[b] *Art. 425 Cod. Comm. Se l'assicurazione contro i danni non copre che una parte del valore della cosa assicurata, l'assicurato sostiene una parte proporzionale dei danni e delle perdite.*

Art. 848.

L' obbligazione dell' assicuratore di risarcire un danno non è tolta di mezzo o modificata per il fatto che in seguito si verifichi un nuovo danno ed anche una perdita parziale in conseguenza di un rischio, che non sia a carico dell'assicuratore.

In opposizione ai principii vigenti in materia di avaria comune (Art. 707), l'Art. 848 dispone che l'obbligo dell'assicuratore già fondato in virtù di un sinistro verificatosi non è in alcun modo alterato per effetto di una perdita posteriore derivante da un rischio, che non gli incombe. Alla Conferenza di Amburgo si ritenne necessario questo principio, che fu accolto solo in seconda lettura, desumendolo dal progetto austriaco, per il motivo che l'assicurato non è altrimenti garantito totalmente, se uno dei suoi assicuratori si sia esentato da certi rischi ed uno dei danni derivi da un tale rischio escluso (Prot. VIII pag. 4361).

In quale rapporto diverse assicurazioni assunte per rischi diversi stiano fra di loro, se i sinistri siansi verificati successivamente, devesi decidere esclusivamente nei singoli casi secondo la volontà dei contraenti, che si manifesta nei contratti di assicurazione. Se, p. es., qualora A. si assuma soltanto la perdita totale e B. si assuma in seguito tutti i rischi restanti, i contraenti intendono che B. debba rispondere solo allorquando l' oggetto assicurato pervenga alla fine avariato nel porto di destinazione, se la nave è prima danneggiata durante il viaggio, ma poi va intieramente perduta, A. deve pagare l' intiera somma assicurata e B. nulla. Se invece essi intendono che B. debba rispondere anche per le avarie che si verificano durante il viaggio, egli è tenuto nella stessa ipotesi sopra formulata a prestare l' indennità per l' avaria, malgrado la perdita totale poi verificatasi, ed A. deve rispondere per la perdita totale sotto deduzione di ciò che ha da pagare B. Infatti colla perdita totale la cosa va perduta solo sotto deduzione di quanto deve essere pagato da B. (Prot. loc. cit.)

Art. 849.

L' assicuratore non è tenuto a risarcire avarie particolari, se queste, senza le spese per la constatazione e la determinazione del danno (Art. 838 n. 4), non eccedono il tre per cento del valore assicurabile; se però esse ammontano a più del tre per cento, devono essere risarcite senza la deduzione del tre per cento.

Se la nave è assicurata a tempo o per più viaggi, il tre per cento deve calcolarsi per ogni singolo viaggio. Il concetto di viaggio si determina secondo le disposizioni dell' art. 760 [*a*].

[*a*] Il Codice di Commercio non stabilisce alcuna franchigia. Quanto alla clausola « franco d'avaria », l'*Art. 625 Cod. Comm.* ne precisa gli effetti col disporre che essa libera l' assicuratore da ogni avaria comune o particolare, eccettuati i casi che danno luogo all'abbandono, nei quali l'assicurato ha la scelta tra l'abbandono e l'azione d'avaria. — Annessa alla polizza italiana di assicurazioni sopra merci troviamo una tabella delle franchigie dall' avaria particolare. A questo riguardo l'Art. 18 dispone quanto segue: Le merci indicate « franco » nella tabella delle franchigie, ossia franche d' avaria particolare, s' intendono assicurate in modo che non si garantisce il deterioramento materiale, neppure nel caso che questo sorpassasse le tre quarte parti del loro valore, a meno che il naviglio non soffra un investimento od un abbordaggio, oppure che sia sommerso od incendiato. Nei detti quattro casi le avarie provenienti da deterioramento materiale verranno rimborsate all' assicurato meno una franchigia del 5 0[0 sulla somma assicurata, a meno che non venga provato che esse provengono da altra causa. Saranno trattate nello stesso modo con una franchigia del 5 0[0 le merci designate nella tabella succitata colle franchigie 10 e 15 0[0. Nei casi d'investimento, abbordaggio, sommersione od incendio indipendentemente dall' avaria particolare materiale, l' assicuratore rimborserà integralmente le perdite in peso od in quantità. Per definire le perdite in peso ed in quantità, si dovrà sempre dedurre il calo naturale d'uso, quando questo non sia già stabilito nella presente polizza, ed il rimborso seguirà al prezzo, che avrà la parte sana al luogo dello scarico sotto detrazione del nolo e di qualunque altra spesa, che l'assicurato non fosse tenuto di pagare per l' avvenuta perdita. — L'assicurato non potrà avere alcun diritto a reclamo in forza del presente articolo, quando potrà ottenere il risarcimento dei danni per mezzo di contributo in avaria generale. — Il successivo Art. 19 è poi del seguente tenore: Per le merci designate nella unita tabella colle franchigie 3, 5, 10 e 15 0[0 rispettivamente, la Sicurtà pagherà le avarie particolari, per quanto eccedono le franchigie stesse. Indipendentemente dalle franchigie stabilite nella detta tabella ed in tutti gli altri casi, pei quali è dovuto un risarcimento parziale all'assicurato in forza degli articoli precedenti e presente, l'assicuratore avrà il diritto, nel formare il calcolo d' indennizzo, di detrarre il calo naturale stabilito dall'uso, ad eccezione che nelle seguenti merci,

1. La disposizione dell' alinea primo (1) ha il suo fondamento in considerazioni pratiche.

---

(1) Anche il *Code de Commerce* (Art. 408) dispone: *Une domande pour avaries n'est point recevable — si l'avarie particulière n'excède pas — un pour cent de la valeur de la chose endommagée.* La più precisa determinazione del principio stabilito dal *Code* circa il compenso dell'avaria comune si riferisce al passo sovracitato (V. pag. 281 e seg. nota). Gli ordinarii moduli di polizza hanno modificato questo principio. Nelle assicurazioni del corpo della nave la franchigia ammonta al tre per cento (Art. 19 del modulo di polizza). Nelle assicurazioni di merci essa è regolata in modo diverso secondo le varie merci (Art. 10, 11). La franchigia non è pagata dall' assicuratore, se l' avaria eccede la percentuale di franchigia. Per certi oggetti non si fa luogo ad alcuna franchigia. Art. 11 del modulo di polizza per merci: *Les avaries particulières matérielles consistant en perte de quantités sont remboursées intégralement et sans aucune franchise sur les espèces, métaux précieux, diamants et pierres précieuses non montés, étains, cuivres, plombs et zincs bruts en lingots.*

L' ordinario modulo di polizza inglese contiene una riserva speciale riguardo all'avaria particolare per determinati oggetti. È con ciò esclusa la responsabilità dell'assicuratore per alcuni oggetti per l'avaria parti-

---

il quale viene fissato: pei liquidi qualunque in fusti a 8 0[0 nei viaggi di piccolo cabotaggio; a 5 0[0 nei viaggi di grande cabotaggio; ed a 10 0[0 negli altri viaggi qualunque; pei liquidi in casse di metallo, il calo naturale verrà ridotto alla metà di quello stabilito per i fusti; per lo zucchero greggio dai porti di produzione a 2 0[0; per i pesci secchi provenienti dal Nord a 8 0[0 e per i carichi di sale alla rinfusa a 10 0[0. Il calo naturale sopraccitato verrà indistintamente ridotto alla metà per le merci caricate sopra navigli a vapore. Tutte le franchigie s' intendono sempre da computarsi sulle somme assicurate, pagandosi le sole e separate eccedenze. Quando il valore dell' oggetto in istato sano al luogo dello scarico è minore od eguale alla somma assicurata, l'assicuratore pagherà l'ammontare dell' avaria realmente verificata e constatata meno la franchigia, e quando questo valore risultasse maggiore della somma assicurata, in questo caso si pagherà l'avaria solamente in proporzione della somma assicurata meno la franchigia, considerando pel maggior valore l'assicurato stesso come assicuratore. — Giusta l'Art. 22, per investimento nel senso dell'Art. 18 intendesi allorquando il naviglio, in circostanze non ordinarie di navigazione, tocca il fondo e non può venir rimesso a galla oppure viene rimesso a galla mediante il getto del carico o col taglio degli alberi o con mezzi straordinarii di soccorso straniero. Per abbordaggio poi, nel senso dello stesso articolo intendesi allorquando il naviglio dopo un abbordaggio riporta rilevanti danni ed apre una forte via d' acqua, in seguito alla quale è obbligato a rilasciare in un porto intermedio, quando il porto di destino non sia il più prossimo. — Riguardo all' assicurazione sopra il corpo della nave l'Art. 9 del Capitolato dà la seguente norma: In tutti gli altri casi, quando la nave possa essere riparata ovvero liberata dall'azione dei terzi per abbordaggio, sarà

Alla Conferenza di Amburgo fu rilevato che, nel caso di danni di sì piccola importanza, quali sono quelli di cui si

---

colare in generale, e per altri se essa non raggiunge una certa percentuale. Questa clausola, che fu introdotta in Inghilterra primieramente nell'anno 1749, è là designata in generale come *common memorandum* e gli oggetti in essa indicati si denominano *memorandum articles*. Nelle polizze in corso presso il Lloyd il *memorandum* è del seguente tenore:

1. *Corn, fish, salt, fruit, flour and seed are warranted free from average, unless general, or the ship be stranded.*

2. *Sugar, tobacco, hemp, flax, hides and skins are warranted free from average, under 5 pounds per cent.*

3. *And all other goods, also the ship and freight, are warranted free from average under 3 pounds per cent, unless general, or the ship be stranded.*

Questa clausola è però usata in generale presso gli assicuratori inglesi. Cfr. ARNOULD I pag. 284 e seg.; II pag. 733-735, il quale, riguardo alla causa della clausola, osserva: *The Memorandum clause is introduced into all policies for the purpose of exempting the underwriters from liability for trivial losses*. Se l' avaria eccede la percentuale di franchigia, essa deve essere pagata integralmente senza deduzione: ARNOULD II pagina 735.

---

accordata un' indennità dell'80 per 0[0 sull'ammontare delle avarie, quando queste giungessero ai tre quarti della valutazione in sicurtà del corpo ed attrezzi, e del 50 0[0 quando fossero inferiori ai 3[4, ma giungessero alla metà della stessa valutazione. Le avarie per le riparazioni alla nave assicurata saranno sempre indennizzate in ragione dell'80 0[0 nei casi d'investimento con rottura, abbordaggio od incendio. Nel computo delle avarie si intendono comprese tutte le spese per la riparazione e quelle di porto, consolari, di perizie, di sbarco, ed altre incontrate a causa delle riparazioni, e sarà solo fatta deduzione della differenza d'uso sugli oggetti nuovi rimpiazzati, sulla carena e fasciatura di metallo; il salario e il mantenimento dell' equipaggio durante le dette operazioni sarà compreso per metà nel computo delle spese d'avaria. Le spese per rilevare un bastimento investito e condurlo al porto di riparazione; ovvero le spese o somme pagate per liberare il bastimento dalle mani dei pirati, saranno sempre pagate per intero indipendentemente dalle indennità sopra stabilite. In questi casi l' assicurato sarà tenuto a fare le opportune diligenze per salvare la nave. Ogni ricupero relativo a questi danni e spese, che potesse aver luogo in tema d'avaria comune contro il carico, o contro i terzi in qualsiasi modo, andrà a benefizio di chi avrà sopportato il danno, ed in proporzione del danno medesimo. — Nelle assicurazioni tanto a tempo che a viaggio, le avarie di un viaggio non possono cumularsi con quelle d' un altro pel computo delle anzidette indennità. Per gli effetti di questo articolo s' intende che il viaggio principia dal porto ove la nave ha cominciato a caricare o da dove è partita vacante per andare al luogo di caricazione, e termina quando ha compito la sua totale discarica, inclusi gli scali ove facesse anche operazioni di commercio, scaricando o caricando parte del suo carico.

tratta, di regola è assai difficile lo stabilire, se siano la conseguenza di veri e proprii sinistri di mare o sòlo la conseguenza degli avvenimenti ordinari della navigazione. E l'esame di questa questione trarrebbe seco lungaggini e spese, che sarebbero sproporzionate coll'importanza di tutta la pratica (Prot. VII pag. 3294).

Giusta le Condizioni generali (§ 97), questo tre per cento di franchigia è calcolato nel modo seguente:

per la nave il danneggiamento deve, previa deduzione della differenza « nuovo per vecchio » (Vedi § 130) (2), *eccedere il tre per cento della stima della polizza o del valore assicurabile, ma se il valore della nave in istato avariato, stimato dai periti coll' aggiunta della riparazione compensata sia nel regolamento dell' avaria comune, sia in quello dell' avaria particolare, ammonta ad una somma maggiore, deve eccedere il tre per cento di quest' ultima;*

per il nolo la perdita deve eccedere il tre per cento dell' ammontare di esso risultante dal contratto di noleggio, dal manifesto o dalla polizza di carico o da determinarsi altrimenti (§ 20 al. 2) (3).

per le merci

1. *se esse sono giunte nel luogo di destinazione, deve eccedere il tre per cento del valore che avrebbero avuto, qualora fossero arrivate in istato sano in base al prezzo di mercato determinato in conformità al § 133* (4), *ovvero, se la stima della*

---

(1) Simili considerazioni furono fatte valere anche in seno al Consiglio di Stato francese all'atto della discussione circa l'Art. 408 del *Code de Commerce: une action en justice doit être refusée, lorsqu il faudrait, pour l'introduire, dépenser en frais autant ou plus qu'on n'obtiendrait pour réparation du préjudice souffert* (RUBEN DE COUDER I pag. 561 n. 574).

(2) Vedi sotto all'Art. 876.

(3) Vedi sopra all'Art. 801.

(4) Vedi sotto all'Art. 879.

polizza od il valore assicurabile è maggiore, deve eccedere il tre per cento di quella o di questo;

2. *se esse invece non sono giunte nel luogo di destinazione, spetta l'indennità, qualora il danno, calcolato in conformità al § 133, ecceda il tre per cento della stima della polizza o del valore assicurabile;*

come pure per gli altri oggetti assicurati, qualora il danno ecceda il tre per cento della stima della polizza o del valore assicurabile.

Le Condizioni di Brema dispongono nel § 10:

Un'avaria particolare è risarcita dall'assicuratore, in quanto all' atto della conclusione dell' assicurazione non siasi convenuto altrimenti, solo quando essa per sè e senza aggiunta delle spese ammonti almeno al tre per cento della stima: per le merci: dopo che quanto al danno, che sia derivato dal danneggiamento di quelle e constatato col procedimento prescritto nei §§ 60 e 61 (1), *sia stata fatta la proporzione fra il valore in istato sano e la somma assicurata* (Cfr. § 27) (2); *per le navi: della stima convenuta nella polizza o da determinarsi altrimenti giusta il § 31, previa riduzione, nelle spese di riparazione, della deduzione stabilita nel § 59* (3) *per la differenza fra vecchio e nuovo.*

2. Nel caso di assicurazione di più oggetti, devesi distinguere se essi siano stati o non riguardati come un tutto unico, p. es., riuniti in un' unica stima. Nel primo caso l'avaria sofferta da un oggetto deve eccedere il tre per cento dell' intiero valore assicurabile o della stima complessiva; nel secondo caso basta che ecceda il tre per cento del suo valore (Vedi sopra all'Art. 798).

(1) Vedi sotto all'Art. 879.

(2) Vedi sopra all'Art. 803.

(3) Vedi sotto all'Art. 876.

Art. 850.

L' assicuratore deve risarcire i contributi, i sacrifici e le spese menzionati nell'Art. 838 n. 1-3, anche se non raggiungono il tre per cento del valore assicurabile. Essi non si calcolano però nella determinazione del tre per cento indicato nell'Art. 849 [a].

Nelle Condizioni generali il § 98 corrispondente a questo articolo così dispone, avuto riguardo al fatto che il § 97 al pari dell'Art. 849 Cod. Comm. tratta esclusivamente dell' avaria particolare:

L' assicuratore deve risarcire le spese menzionate nel § 84 n. 3, anche se non raggiungono il tre per cento del valore assicurabile. Esse non si calcolano però nella determinazione del tre per cento indicato nel § 97.

Art. 851.

Se è convenuto che l' assicuratore sia esente fino ad una determinata percentuale, le disposizioni contenute negli Art. 849 e 850 si applicano in modo che in luogo del tre per cento negli stessi menzionato subentri la percentuale indicata nel contratto [b].

La franchigia convenzionale è riguardata alla stessa stregua come la legale.

L' assicuratore risponde solo se il danno eccede la percen-

---

[a] Vedi la nota all'Art. 838.

[b] Ciò non è che un' applicazione dei principii di diritto comune, che le parti possono colle loro private convenzioni derogare alle disposizioni di legge non aventi carattere imperativo e che i contratti legalmente formati hanno forza di legge fra le parti contraenti *(Art. 12 Disp. prel. C. C. e 1123 Cod. Civ.)* — Circa le franchigie stabilite ordinariamente nelle polizze di assicurazione specialmente su merci, vedi le note agli articoli precedenti.

tuale, fino alla cui concorrenza si è esentato: in tal caso egli deve rispondere per tutto il danno senza alcuna deduzione. Ciò vale specialmente anche quando nell'assicurazione di merci la polizza sia firmata colla clausola: « franco da un tanto per cento d'avaria » ovvero « franco d'avaria se questa non eccede un tanto per cento ». Se l'assicuratore vuole non pagare in tutti i casi una determinata percentuale del danno, quand'anche l'obbligo di pagare l'indennità sia in generale fondato, ciò deve essere convenuto esplicitamente (1). Ciò avviene secondo le Condizioni generali (2) e secondo quelle rivedute di Brema (3) colla clausola: « franco dal primo (tanto) per cento ».

Art. 852.

Se è convenuto che l'assicuratore non assuma il rischio di guerra, ed anche che l'assicurazione debba durare riguardo agli altri rischi solo fino

---

(1) Circa il diritto inglese e francese vedi pag. 254-255 not. 1 all'Art. 849.

(2) Condizioni generali § 105 al. 2 e 3: *Nel calcolo della percentuale dell'ammontare dell'avaria, si tiene conto solo di questo senza computare quelle spese, che hanno colpito le merci, od il danno che potè derivare in causa della perdita di singole parti di esse. — Se l'ammontare dell'avaria eccede la percentuale di franchigia, è risarcito tutto l'ammontare dell'avaria, salvo che fosse convenuto il contrario p. es. colla clausola: franco dal primo (tanto) per cento. In un'assicurazione conclusa colla clausola suaccennata le spese sono aggiunte all'ammontare dell'avaria constatata giusta il § 133, e si fa luogo ad un compenso in quanto la somma complessiva, che ne risulta, ecceda la percentuale di franchigia del valore assicurabile o della stima degli oggetti di cui si tratta.* Nei moduli delle polizze di Amburgo sono enunciate le specie di merci, per le quali si fa luogo al 3 0[0 ed al 10 0[0 di franchigia (V. la recentissima edizione delle Condizioni generali pubblicata a cura della Camera di Commercio di Amburgo, pagina 74).

(3) Condizioni di Brema § 12: *Se in conformità a queste Condizioni o per mezzo di speciale convenzione è fatta un'assicurazione sopra merci colla clausola: franco da avaria, se inferiore ad una determinata percentuale*

al verificarsi di una molestia di guerra (la quale assicurazione si ritiene in ispecial modo, se il contratto è concluso colla clausola: « franco da molestie di guerra »), il rischio per l' assicuratore finisce nel momento in cui il rischio di guerra comincia ad esercitare influenza sul viaggio, specialmente quindi se l' incominciamento o la continuazione del viaggio è impedito da navi da guerra, da corsari o da blocco, ovvero è sospeso per evitare il rischio di guerra, se la nave devia dalla sua rotta per un tale motivo o se il capitano in causa di molestia di guerra perde la libera direzione della nave [a].

La disposizione, che il rischio per l'assicuratore in seguito a speciale convenzione cessa completamente nel momento in

---

(p. es. cinque o più), il danno, per essere risarcito, deve da sè, senza computo delle spese, ammontare all'indicata percentuale della stima (Cfr. § 10). § 18: *In un' assicurazione sopra merci colla clausola: franco dal primo p. es. dieci o più per cento di avaria, le spese sono tosto computate col danno, e si fa luogo ad un compenso per l' eccedenza, in quanto il danno (Cfr. § 10), comprese le spese, ammonti a più della percentuale esclusa della stima (Serie V, § 28). Quindi, dopo che il danno è constatato in conformità a queste Condizioni (§§ 60 e 61), dall'ammontare del danno così constatato è dedotta la percentuale di franchigia della stima (serie), non del valore sano. Se le merci arrivano nel porto di destinazione in istato avariato dopo che si verificò un investimento, il danno è liquidato e risarcito, come se le merci fossero state assicurate « franco da avaria eccetto il caso di investimento ».* Il § 17 contiene le disposizioni più precise circa la franchigia per le diverse specie di merci.

---

[a] Quanto ai rischi di guerra, vedi l'*Art. 616 Cod. Comm.*, che già avemmo occasione di riferire. L'*Art. 610 Cod. Comm.* prevede poi il caso che le parti nello stipulare un' assicurazione in tempo di pace abbiano pattuito un aumento di premio per il tempo di guerra, che potesse sopravvenire, senza però determinarne la quantità nel contratto, e dispone che tale aumento sia stabilito dal giudice, avuto riguardo ai rischi, alle circostanze ed alle convenzioni di ciascuna polizza di assicurazione. Fu del pari già fatta menzione si dell'Art. 4 del Capitolato d'assicurazione sul corpo ed attrezzi di bastimenti, come degli Art. 2 e 4 della polizza italiana su merci.

cui il rischio di guerra comincia ad esercitare influenza sul viaggio, ha il suo fondamento nella difficoltà di fatto e talvolta nell'impossibilità di stabilire, se un puro e semplice rischio di mare verificatosi avrebbe colpita la nave, anche se il viaggio non fosse stato modificato per effetto di un avvenimento di guerra.

Il cessare dell'assicurazione in conformità alla convenzione è subordinato a che il rischio di guerra abbia esercitato influenza sul viaggio stesso. Perciò se un sinistro di guerra ha già prodotto un danno, ma nessuna influenza ha esercitato sulla continuazione del viaggio: se p. es. la nave è stata colpita da una palla tirata da una nave da guerra che l'insegua o da una batteria da costa, senza che con ciò sia stata impedita la continuazione del viaggio nel modo precedente, l'assicuratore non è invero tenuto a risarcire il danno arrecato dallo stesso avvenimento di guerra, ma non è liberato dall'ulteriore responsabilità per rischio di mare (Prot. VII pag. 3306) (1).

Le Condizioni generali (§ 100) concordano coll'Art. 852 Cod. Comm.; al contrario se ne discostano le Condizioni di Brema (§ 20), le quali dispongono:

In un'assicurazione colla clausola: franco da

---

(1) La stessa clausola colla medesima efficacia è riconosciuta anche nel diritto norvegese (V. Condizioni di assicurazione marittima del 1881 § 52). Lo stesso effetto produce, secondo il diritto olandese, la clausola: *vrij van molest.* (Codice olandese, Art. 648). I moduli di polizza francese contengono il principio: *Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs, qu'autant qu'il y a convention expresse* (Art. 2 della polizza sopra il corpo della nave e sopra merci). La franchigia da *risques de guerre (assurance souscrite avec exemption de tous les risques de guerre)* ha la medesima efficacia come la clausola germanica: « franco da molestie di guerra ». Quanto meno si legge in Ruben de Couder (I pag. 583 e seg. n. 421): *En pareil cas, la prise par l'une des parties belligérantes du navire porteur des marchandises assurées, alors même qu'elle n'a été ni validée ni maintenue, rompt le voyage à l'égard de l'assureur et le rend étranger à tous les événements ultérieurs. Si donc, après avoir été capturé, le navire vient à être relâché comme n'étant pas de bonne prise et périt avec sa cargaison dans le cours du voyage par lui repris, l'assureur n'est pas responsable de la perte des facultés assurées.* Giusta la legge marittima

molestie di guerra, non sono in alcun modo garantite con quest'assicurazione le conseguenze di un atto di nemici, e l'assicurazione cessa completamente nel momento in cui la nave, che è assicurata in tal modo, o che contiene l'oggetto assicurato in tal modo, sia arrestata comunque forzatamente, quando anche ciò avvenga solo a scopo di visita.

Perciò in una tale assicurazione una depredazione, un danneggiamento o la distruzione dell'oggetto assicurato da parte di navi da guerra o di corsari, appartengano queste navi da guerra o questi corsari a potenze riconosciute o non riconosciute, non è risarcita, e così pure un'avaria comune che sia risultata da un getto o da un altro sacrificio fatto allo scopo di evitare questi rischi o di liberarsi dagli stessi.

Se l'assicurato conviene coll'assicuratore circa una ripresa dell' assicurazione per il caso della liberazione della nave entro un certo termine, avvenga ciò all' atto della conclusione del contratto

---

della Finlandia, deve essere reso noto al pubblico da parte dell'assicuratore il significato attribuito alla clausola: « franco da molestie di guerra ». (Art. 218 — tradotto in francese —: *Si dans une assurance les contractants veulent se servir d'expressions abrégées pour énoncer certaines clauses, comme « franc de molestations de guerre », « seulement contre fortunes de mer », « franc d'avaries sauf le cas d'échouement », le sens attaché à ces expressions doit avoir été expliqué par des actes des assureurs accessibles au public ou par des avis publiés par l'assureur.* Circa il significato della clausola nel diritto inglese, il Lowndes (§ 209) si esprime nel modo seguente: *When a policy is effected with exclusion of some particular peril — as for instance with the clause: « free from all consequences of hostilities » — this has the effect of placing the excluded peril on precisely the same footing as unseaworthiness, without fault of the assured under a time-policy; that is to say, when a loss arises from the conjoint operation of a peril insured against and the peril thus excluded, we are to enquire which of the two was the proximate cause.* Se questa causa era il rischio di guerra, l'assicuratore non è tenuto per il danno.

od anche solo dopo che la nave è stata sequestrata, si richiede una convenzione speciale a che sia compresa l' avaria, il colaggio od un' altra qualsiasi mancanza nelle merci.

Con ciò l' assicurazione finisce completamente, non già nel momento in cui il rischio di guerra comincia ad esercitare influenza sul viaggio, ma solo nel momento in cui la nave è sequestrata.

Art. 853.

Se è convenuto che l'assicuratore non assuma il rischio di guerra, ma debba però sopportare tutti gli altri rischi anche dopo il verificarsi di una molestia di guerra (la quale assicurazione si ritiene convenuta in ispecial modo, se il contratto è concluso colla clausola: « solo per rischi di mare »), il rischio finisce per l'assicuratore solo colla condanna della cosa assicurata, o non appena esso sarebbe finito, se non fosse stato escluso il rischio di guerra; l' assicuratore però non risponde per i danni causati direttamente dai rischi di guerra; quindi specialmente:

per la confisca da parte di potenze belligeranti;

per la presa, per il danneggiamento, per la distruzione e per il saccheggio da parte di navi da guerra e di corsari;

per le spese che derivano dall'arresto e dal reclamo, dal blocco del porto di soggiorno, o dal rigetto da un porto bloccato o dal volontario soggiorno per rischio di guerra;

per le successive conseguenze di un tale soggiorno; deperimento e diminuzione delle merci, spese e rischio del loro scaricamento e deposito, spese del loro ulteriore trasporto.

Nel dubbio si ritiene che un danno avvenuto non sia causato da rischio di guerra [a].

1. Verificandosi il presupposto dell' articolo precedente, in ispecial modo se la polizza contiene la clausola: « franco da molestie di guerra », la responsabilità dell' assicuratore cessa completamente, non appena il rischio di guerra eserciti una qualunque influenza sul viaggio assicurato. Verificandosi il presupposto di questo articolo, specialmente se esiste la clausola: « solo per rischi di mare », la responsabilità dell'assicuratore è rimossa solo per i danni, che sono causati direttamente, cioè immediatamente, da rischi di guerra, e che ne siano le immediate conseguenze (1). (Prot. VIII pag. 4362; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* pag. 25).

---

(1) La medesima clausola si trova anche cogli stessi effetti nelle Condizioni norvegesi (§ 51). Secondo il Codice di Commercio olandese (Art. 648), gli effetti dell'Art. 853 Cod. Comm. si verificano nel caso in cui, allato alla clausola: « franco da molestie », sia pattuito che l'assicuratore debba sopportare i rischi ordinari malgrado l' arresto. Però, secondo questo diritto, il rischio dell'assicuratore cessa, se la nave è arrestata ed ha gettato l'ancora. Circa il diritto inglese, che non fa una tale distinzione come gli Art. 852, 853 Cod. Comm., cfr. Lowndes § 209 (Vedi la nota precedente), Arnould II pag. 687 e seg.: Sentenza nella causa *Jonides-The Universal Marine Insurance Association.* Colla decisione quì menzionata: L' andata a fondo della nave, in seguito alla circostanza che da parte di una potenza belligerante era stato spento il faro e la nave era andata ad urtare negli scogli, deve riguardarsi come conseguenza di un rischio di mare in un' assicurazione *free from capture, seizure and detention, and all the consequences of hostilities, riots, or commotions — the rest of the cargo with the ship was a total loss by perils of the sea from the moment of stranding;* contraddice l' indicazione dell'Arnould in proposito: (Pag. 666): *It was held, that although the ship would have seen the light, and been saved by it if there, yet the underwriters were not liable, as the only consequence known to insurance law was one that constantly followed the same cause.* Questa decisione non mi sembra frattanto concludente, imperocchè l'andare a fondo deve, a mio avviso, aver il carat-

---

[a] Manca una disposizione analoga. Vedi però la nota all' articolo precedente.

È irrilevante a ciò se col rischio di guerra concorresse un rischio diverso. Quindi se, p. es., una nave fosse stata gettata sulla spiaggia nemica da un temporale senza soffrire un danno rilevante o fosse stata costretta ad entrare in un porto nemico, ed in seguito a ciò fosse presa dal nemico, non sarebbe fondato un obbligo dell' assicuratore a prestare l' indennità (1). Così pure se la presa della nave fu resa possibile solo colla baratteria del capitano per avere questi condotta dolosamente la nave nella cerchia delle navi nemiche o per averla dolosamente consegnata al nemico (Cfr. Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 29 settembre 1868, KIERULFF, *Sammlung*, IV, pag. 618-620). Se al contrario la nave fosse stata costretta dal rischio di guerra a deviare dalla sua rotta e fosse stata gettata sulla costa, frantumandovisi, da una tempesta, che verosimilmente non l' avrebbe colpita senza la deviazione, il danno sarebbe a carico dell'assicuratore (Prot. VII pag. 3308, 3311).

2. È del tutto irrilevante, se le misure nemiche, con cui fu arrecato danno agli oggetti assicurati, siano legittime, cioè conformi ai principii riconosciuti del diritto delle genti, ovvero contraddicano a questi (2). Ciò si rileva già dal fatto che l'articolo annovera fra i rischi di guerra, di cui l'assicuratore non deve rispondere, il saccheggio da parte di navi da guerra e di corsari. Così pure non si guarda, se gli organi dello Stato nemico abbiano nell'eseguire le misure di cui si tratta contravvenuto agli ordini ed alle istruzioni impartite. La cosa sarebbe diversa, se il danno fosse stato arrecato agli oggetti assicurati non da un organo dello Stato nemico, ma da un suddito dello stesso non autorizzato ad intraprendere l'atto di cui si tratta. Per un danno di tale natura l' assicuratore sarebbe responsabile malgrado la clausola: « solo per rischi di mare » (Cfr. Prot. VII pag. 3313; Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 10 Gennaio 1867, KIERULFF, *Sammlung*, IV pag. 610).

---

tere del puro e semplice sinistro di mare, se è negato che esso debba riguardarsi come la necessaria conseguenza dello spegnimento del faro — di una misura presa da parte di una potenza belligerante.

(1) Così pure la pratica francese: CAUMONT pag. 332 n. 327.

(2) Così anche secondo il diritto inglese: ARNOULD II pag. 696.

3. Non è necessario, in conformità ai vigenti principii di diritto delle genti (Cfr. WHEATON, *Elements du droit international* I pag. 279), che gli atti provengano da uno Stato riconosciuto, cioè da uno Stato riconosciuto dal Governo dell'armatore, del proprietario del carico etc. danneggiato o assicurato o dell'assicuratore. Anzi basta che l'atto sia stato compiuto in seguito ad una guerra combattuta con forze organizzate (Sentenza del Tribunale di Commercio d'Amburgo del 10 Gennaio 1867 loc. cit. pag. 608). Le Condizioni generali (§ 101), al pari di quelle di Brema (§§ 21, 20), dispongono anche esplicitamente che non dà luogo ad alcuna differenza la circostanza che le navi da guerra od i corsari appartengano o meno a potenze riconosciute.

4. Le Condizioni di Brema (§ 21) liberano l'assicuratore in modo speciale anche dal rispondere

per il danno, che possa derivare, in seguito alla condanna della nave, alle merci liberate per la loro vendita e per il loro trasporto al luogo di destinazione.

5. Riguardo alle conseguenze di un soggiorno causato da rischio di guerra, le Assicurazioni generali (§ 101 al. 1) dispongono pure:

Se il soggiorno dura più di due mesi, l'assicurazione di merci si considera in tutti i casi, e senza pregiudizio dell' altra precedente disposizione come franca da avaria e (o) *da rottura salvo il caso di investimento, e per le merci liquide in botti come franca da colaggio, eccettuato il caso che la nave abbia investito.*

E le Condizioni di Brema (§ 21 al. 2):

Se il soggiorno dura più di due mesi, l'assicuratore è liberato dal risarcire ogni avaria, colaggio, come pure la rottura e qualunque altro vizio delle cose assicurate, salvo che la nave investa dopo la sua liberazione nel proseguire il suo viaggio, nel quale caso si applicano le dispo-

sizioni dei §§ 15 e 16, come in un' assicurazione colla clausola « franco da avaria salvo il caso di investimento ».

6. **Riguardo all'influenza dei rapporti bellici sul premio di assicurazione, le Condizioni generali (§ 101) dispongono:**

Se la nave è relegata o arrestata in un porto in seguito a vicende di guerra, l'assicurato, nel caso di un' assicurazione conchiusa colla condizione di cui quì si tratta, in quanto non voglia rinunciare alla continuazione dell'assicurazione, il che egli deve dichiarare senza ritardo non appena abbia avuto notizia della relegazione o del sequestro, deve pagare un supplemento di premio del mezzo per cento per ogni mese cominciato dal momento dell' arrivo della nave nel luogo, ove è arrestata, fino al momento in cui il rischio cessa per l' assicuratore (V. al. 1).

Art. 854.

Se il contratto è concluso colla clausola: « per salvo arrivo », il rischio finisce per l'assicuratore già nel momento in cui la nave abbia gettata l' ancora o sia ormeggiata nel porto di destinazione nel luogo usato od opportuno.

L' assicuratore inoltre

1. nell' assicurazione relativa alla nave, è tenuto solo se si verifica una perdita totale, o se è fatto l'abbandono della nave (Art. 865), ovvero se in seguito ad un sinistro essa sia venduta come irreparabile od immeritevole di riparazione (Art. 877) prima di giungere nel porto di destinazione.

2. nell' assicurazione relativa a merci, è tenuto solo se le merci od una parte di esse non giungano nel porto di destinazione in seguito ad

un sinistro e specialmente se siano vendute in seguito ad un sinistro prima di giungere nel porto di destinazione. Se le merci giungono nel porto di destinazione, l'assicuratore non risponde nè per un'avaria nè per una perdita, che sia conseguenza di un' avaria.

Inoltre l' assicuratore non è tenuto in alcun caso a sopportare i contributi, i sacrifizi e le spese menzionati nell'Art. 838 n. 1 fino al 4 [a].

1. Un' assicurazione conclusa colla clausola « per salvo arrivo » ha principalmente due particolarità: primieramente che il rischio finisce per l'assicuratore prima che in altri casi: in secondo luogo che l' assicuratore non deve in molti casi prestare alcuna indennità, malgrado un sinistro verificatosi mentre perdurava il suo rischio (Prot. VII pag. 3668). Sotto quest'ultimo riguardo l' assicuratore intende di essere libero da ogni responsabilità, se la cosa assicurata tocca il porto di destinazione, non importa in quale stato (Prot. VII pag. 3317, 3319; Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 30 Dicembre 1867: KIERULFF, *Sammlung* III pag. 1003 e seguente, 1006).

2. L' assicurazione conclusa con questa clausola può servire a garantire i più svariati interessi, che l'assicurato abbia a che la nave superi i rischi del viaggio. Si fa uso della clausola specialmente nell'assicurazione di provvigioni, di profitto immaginario: più di rado nelle assicurazioni di merci o del corpo della nave. Però anche assicurazioni di quest' ultima specie si presentano con una tale clausola, le assicurazioni del corpo della nave per il maggior valore che questa ha in determinate acque (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* VIII pag. 68 e seg.) Così pure l'assicurazione del nolo si presenta colla clausola in esame. Circa quest'ultima il Codice di Commercio non ha data alcuna speciale disposizione, perchè in proposito devono applicarsi esclusivamente i principii dell' assicurazione del corpo della nave, inquantochè in una tale assicurazione, secondo la pratica del commercio, la decisione della questione,

[a] Il nostro Codice non iscende a tali particolarità.

se l'assicuratore abbia da rispondere per la perdita del nolo, deve dipendere dall'arrivo della nave, sicchè in realtà l'assicurazione del nolo non è altro che l'assicurazione di un interesse speciale sulla nave per il salvo arrivo di essa. Evidentemente l'assicuratore, se la nave non giunge nel porto di destinazione, deve pagare il nolo solo in quanto questo sia andato realmente perduto, sotto deduzione quindi del nolo proporzionale alla distanza eventualmente pagato (Prot. VII pag. 3317).

3. Circa il concetto della perdita totale relativamente alla nave, cfr. Art. 858.

4. Nell'assicurazione di merci l'assicuratore risponde, non solo se le merci non pervengono in tutto od in parte nel porto di destinazione per veri e proprii sinistri di mare, ma anche se ciò è causato da altri sinistri, che siano a carico dell'assicuratore; p. es. nel caso di baratteria, se il capitano ha venduto per via illegittimamente le merci (Prot. VII pag. 3318). Egli non risponde, se le merci arrivano, quand'anche arrivino sopra un'altra nave, qualora la clausola non dica esplicitamente: per salvo arrivo delle merci sopra una nave determinata (Sentenza del Tribunale Supremo di Amburgo del 14 Luglio 1873: GOLDSCHMIDT, *Zeitschrift* XIX pag. 234 e seg.)

5. Il principio che l'assicuratore non risponde per i contributi, sacrifici e spese enumerati nell'Art. 838 si spiega considerando che egli, quando sia applicata la clausola in esame, intende di essere libero da ogni responsabilità, se gli oggetti assicurati arrivano nel porto di destinazione, non importa con quali mezzi siasi ottenuto tale risultato (Prot. VII pag. 3319).

6. Mentre le Condizioni generali (§ 102) concordano coll'Art. 854 Cod. Comm. nel disciplinare l'assicurazione « per salvo arrivo », le Condizioni di Brema danno, riguardo all'assicurazione « per felice o sicura navigazione di una nave », una disposizione, che si scosta essenzialmente dall'assicurazione per salvo arrivo, in quanto che in essa si esamina esclusivamente, se la nave giunga o meno nel porto di destinazione. Il § 22 delle Condizioni di Brema dispone infatti:

Se è assicurata la felice o sicura navigazione della nave, l'assicurazione è estinta coll'arrivo di essa nel porto di destinazione. L'assicuratore è

tenuto al pagamento solo allorquando la nave naufraghi totalmente, vada perduta ad opera di pirati, sia dichiarata buona preda dai nemici o sia dichiarata immeritevole di riparazione dopo una visita regolare in un porto di rilascio forzato (Vedi §§ 36, 58, 59), od anche se per mancanza di ogni notizia sia, in conformità alle disposizioni del § 64, da ritenersi perduta.

Se il viaggio non è proseguito per omissione della riparazione ordinata dai periti, l' assicuratore è liberato. L'assicuratore è in una tale assicurazione libero da ogni avaria sì comune come particolare.

7. Il progetto prussiano (Art. 647) conteneva una disposizione circa il significato della clausola della polizza « contro perdita totale ». Ne fu però respinta l'adozione. Fu osservato in proposito che la clausola « solo per perdita totale » non ha in tutti i luoghi lo stesso significato. Dall'una parte devesi ritenere che in avvenire i contraenti, valendosi della clausola in parola, intenderebbero l'espressione: « perdita totale » nel senso della pratica del commercio e non in conformità al linguaggio legale: d' altra parte non si può giustificare di interpretare la loro volontà così forzatamente che concordi col modo di esprimersi della legge (Prot. VII pag. 3671 e seg.) Le Condizioni di Brema (§ 24) contengono circa questa clausola la seguente disposizione:

Nelle assicurazioni concluse « solo contro perdita totale », questa si considera avvenuta, se la nave o la merce assicurata va a fondo od è bruciata, ovvero in guerra è dichiarata buona preda, o va perduta ad opera di pirati, o deve ritenersi come perduta in conformità alle disposizioni del § 64. All' infuori di questi casi gli assicuratori riconoscono una perdita totale nel senso di questa clausola solo allorquando:

1. *per la nave, questa sia investita sulla costa e sia frantumata o non possa essere ri-*

messa a galla, anche se eventualmente alcuna parte del corpo o degli accessorii di essa sia stata salvata;

2. *per le merci, queste siano state in balia del mare in seguito al naufragio di una nave, ma poi siano state anche in qualche modo salvate;*

ed in ambedue i casi, il danno, comprese tutte le spese per il salvataggio, ammonti almeno al 75 per cento della stima od in mancanza di questa del valore assicurabile.

Se la perdita totale di una nave investita o quella di merci a bordo di questa è evitata col fare spese straordinarie per rimettere quella a galla o per salvare queste, l' assicuratore risarcisce tali spese, in quanto esse gravino l' oggetto assicurato, e di rincontro è libero da tutte le altre spese e contributi eventualmente calcolati in avaria comune od altrimenti.

Il decidere, se le spese fatte siano da considerarsi come straordinarie, è rimesso all' *arbitrium iudicis* in base ad un parere di periti (Cfr. MEIER, *Zentralorgan für das Deutsche Handels-und Wechsels-Recht*, Nuova Serie VII pag. 435 e seguenti).

Art. 855.

Se il contratto è concluso con la clausola « franco d' avaria eccetto in caso di investimento », l'assicuratore non risponde per un danno, che sia derivato da un' avaria, senza distinguere se essa consista in una diminuzione di valore od in una perdita totale o parziale, e specialmente in ciò che le merci assicurate arrivino nel porto di destinazione totalmente guaste e distrutte nella loro originaria qualità, ovvero siano state vendute durante il viaggio per avaria e guasto imminente, salvo che la nave o la chiatta, in cui si trovano

le merci assicurate, sia investita. All' investimento sono equiparati i seguenti sinistri di mare: il rovesciarsi, l'affondarsi, la rottura del corpo della nave, l' urtare negli scogli ed ogni sinistro, con cui la nave o la chiatta sia divenuta immeritevole di riparazione.

Se si è verificato un investimento od un altro sinistro da equipararsi a questo, l' assicuratore risponde per ogni avaria eccedente il tre per cento (Art. 849), che sia derivata in seguito ad un tale sinistro, ma non per un'altra avaria. Fino a prova del contrario si presume che un danno, il quale possa essere conseguenza del sinistro verificatosi, sia derivato dallo stesso.

Per ogni danno, che non sia derivato da un'avaria, l'assicuratore risponde nello stesso modo come se il contratto fosse concluso senza la clausola, senza distinguere se siasi verificato o meno un investimento od un altro dei sinistri menzionati. Egli è in ogni caso tenuto per i contributi, sacrifici e spese menzionati nell'Art. 838 n. 1, 2 e 4: per le spese ivi menzionate al n. 3 però solo se esse siano fatte per iscongiurare una perdita, che sarebbe a suo carico.

Un' avaria, che sia dimostrata prodotta da incendio senza combustione spontanea o dall'estinzione di un tale incendio o dallo sparo di colpi di cannoni, non è riguardata come un' avaria, da cui l' assicuratore sia liberato in virtù della clausola [a].

1. Nell' assicurazione di oggetti facilmente deperibili, che sogliono essere danneggiati già in causa della navigazione

[a] L' effetto della clausola « franco d'avaria », giusta l'*Art. 625 Cod. Comm.* già altrove ricordato, si è quello di liberare l' assicuratore da ogni avaria comune o particolare, eccettuati i casi che danno luogo all' abbandono, nei quali l' assicurato ha la scelta fra l'abbandono e l'esercizio dell'azione di avaria. Cfr. Art. 18 della polizza italiana sopra merci a suo luogo riportato.

come tale e dei suoi eventi ordinarii, gli assicuratori adottarono per l'addietro in modo affatto generale la clausola: « franco da avaria ». Essi lo fecero per esonerarsi dal rispondere di quei danni, che possono provenire tanto da guasto intrinseco delle merci o dagli eventi ordinarii della navigazione quanto da veri e proprii sinistri di mare, in cui è perciò assai facilmente possibile un' inversione della vera causa a danno dell' assicuratore. Questa clausola è oggigiorno usata senza riserva solo di rado, benchè non sia priva di utilità pratica, come si trovano disposizioni in proposito nelle Condizioni generali ed in quelle di Brema (1). Bene spesso però la clausola si presenta con due limitazioni; primieramente nella forma: « franco da una determinata percentuale d'avaria », con cui l'assicuratore si assume anche l' avaria, se questa eccede una certa quota del valore assicurabile, e poi nella forma contemplata da questo articolo « franco d'avaria eccetto nel caso di investimento », con cui l'assicuratore promette di rispondere per l'avaria, che è causata dall' investimento della nave (2) (Cfr. PÖHLS, *Asse-*

---

(1) Condizioni generali § 108: *Se il contratto è concluso colla clausola « franco da avaria », l'assicuratore non risponde per un danno, che sia derivato da un' avaria, senza distinguere se questa consista in una diminuzione di valore od in una perdita totale o parziale e specialmente in ciò che le merci assicurate arrivino nel porto di destinazione affatto guaste e prive della loro originaria qualità o siano state vendute durante il viaggio in causa di avaria e di guasto imminente. La clausola « franco da rottura » ha un' efficacia corrispondente.*

Per ogni danno, che non sia derivato da un'avaria o da rottura, l'assicuratore risponde nello stesso modo come se il contratto fosse concluso senza la clausola. In ogni caso egli risponde per i contributi, per i sacrifici e per le spese menzionati nel § 84 n. 1 e 2 ed in fine al § 69 (V. Commento all'Art. 838): *per le spese menzionate nel § 84 n. 3 però solo allorquando siano fatte per iscongiurare una perdita, che sarebbe a carico di lui.*

Condizioni di Brema § 28: *Se un' assicurazione è conclusa sotto la condizione « franco da avaria » senz' altra riserva ed eccezione, l' assicuratore non risarcisce, in caso di avaria, nè la diminuzione di valore, che ne deriva, nè qualsiasi diminuzione dell'oggetto assicurato sia in peso sia sotto altro riguardo.*

(2) Nelle Condizioni generali (§ 105 al. 1) è detto: *Ogni assicurazione di merci, in cui non sia eventualmente convenuto che l' assicuratore*

kuranzrecht I pag. 326 e seg. CROPP nelle *Juristische Abhandlungen* di lui e dello HEISE I pag. 63 e seg.; Prot. VII pag. 3339, 3342; *Entsch. des R. O. H. G.* XIII pag. 141; *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VI pag. 116; COURCY I pag. 339 nota 1).

La clausola è del resto applicata quasi soltanto nelle assicurazioni di merci, benchè dalla legge non sia in alcun modo limitata a queste (V. REATZ nel Manuale dell' ENDEMANN IV pag. 423).

2. Colle parole: « franco da avaria » nella clausola in esame l'assicuratore si libera dalla responsabilità per ogni perdita, che sia conseguenza di un' avaria: di rincontro egli deve risarcire ogni perdita o diminuzione non proveniente da una avaria nello stesso modo come se non fosse usata la clausola (1). Così p. es. egli non risponde per la diminuzione, se

---

debba essere esente da ogni responsabilità per avaria (« franco da avaria § 103 »), si ha per conclusa

o franco da una determinata percentuale d'avaria,

o franco da avaria eccetto in caso d' investimento.

I moduli di polizza stabiliti per assicurazioni di merci precisano maggiormente, per quali merci l'assicurazione sia assunta franca da una determinata percentuale d' avaria e quale sia la percentuale. Per le merci ivi non menzionate e non assicurate con clausole speciali l'assicurazione si ha per franca da avaria eccetto in caso d'investimento. Nelle polizze di Amburgo ora si legge dopo l'enumerazione delle merci, per cui si ha una franchigia del 8 0[0 o del 10 0[0: *Tutte le merci sopra non nominate si hanno per assicurate come franche da avaria e da rottura eccetto in caso di investimento.* Lo stesso vale, secondo le Condizioni di Brema (§ 17), riguardo alle merci, per cui questo paragrafo non istabilisca una determinata franchigia o non dia altra disposizione.

(1) Così anche il Codice di Commercio olandese Art. 646. (Il Codice pone esplicitamente al riguardo a carico dell' assicuratore l' avaria comune ed i danni causati da getto, presa, pirateria e simili, come pure da naufragio).

Il *Code de Commerce* (francese Art. 409; belga II Art. 198): *La clause franc d'avaries affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au delaissement; et dans ces cas les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie.* Per quanto riguarda il diritto di scelta dell'assicurato fra l'esercizio dell' abbandono e quello dell'azione contro l'assicuratore per il

nel caso di un carico di salnitro una parte del salnitro si scioglie per essere penetrata l'acqua marina: invece egli deve prestare l'indennità, se una parte del carico è inghiottito dalle onde ovvero se tutto il carico od una parte di esso è predato o rubato (Prot. VII pag. 3322 e seg.; CROPP, *Juristische Abhandlungen* I pag. 85).

In base al sovraccennato significato della clausola si spiega il perchè la legge tenga responsabile l'assicuratore per i sacrifici (1) fatti deliberatamente e per le spese fatte menzionati nei n. 1, 2 e 4 dell'Art. 838 e per le spese, indicate nel n. 3 lo tenga responsabile quanto meno allora quando siano fatte per ovviare ad una perdita a lui incombente, benchè le perdite, di cui si tratta, possano consistere in un'avaria degli oggetti assicurati.

3. Riguardo alla questione, per quali avarie l'assicuratore risponda nel caso di investimento (V. Art. 857), nel diritto di assicurazione marittima vigono in generale tre sistemi. Secondo l'uno, la cosa, non appena siasi verificato in generale il caso di investimento, è riguardata come se la clausola non fosse scritta e l'assicurazione fosse conclusa senza alcuna limitazione. Quindi l'assicuratore deve, al verificarsi di un inve-

---

risarcimento del danno sofferto, l'assicurato preferirà quest'ultima solo di rado, solo quando si tratti di mantenere il diritto ad un nolo rilevante: CAUMONT, pag. 386 e seg. n. 749, 750; pag. 23 n. 4. Del resto il COURCY, I pag. 107, rileva che assicuratori previdenti non assicurano *franc de toutes avaries* per il pericolo consistente in ciò che è nell'interesse del capitano, il quale sia insieme armatore, di non fare alcun sacrificio per salvare l'intiera nave.

(1) Io non credo che si possano designare bene, come fa il REATZ (pag. 423 e seg.), i danni, per cui l'assicuratore non risponde in virtù della clausola in esame, e quelli, per cui risponde, col qualificare i primi quali danneggiamenti e gli altri quali privazioni della cosa. Infatti nell'avaria comune il danno (oltre le spese fatte) può consistere in una semplice avaria: così se il carico è trasportato in tutto od in parte su chiatte ed a questo scopo sono praticate aperture nel corpo della nave. Si può appunto dire soltanto che la legge ha equiparato in modo assoluto i sacrifizi menzionati nell'Art. 838 alle perdite, che non sono prodotte da avarie. — Anche in Inghilterra si dice nel *memorandum* « *free from average, unless general, or the ship be stranded* ».

stimento, rispondere per tutte le avarie dell'oggetto assicurato, senza distinguere, se esse siano una conseguenza dell'investimento o siano dimostrate indipendenti da questo, se siansi verificate prima o dopo (1). Giusta un secondo sistema, l'assicuratore deve in caso di investimento rispondere per una avaria solo allorquando sia dimostrato un nesso causale fra questa e quello. Secondo un terzo sistema, basta che sia possibile un nesso causale, cioè che l'avaria si possa spiegare in virtù dell'investimento (2); allora il nesso causale si presume fino alla prova del contrario.

Nel progetto prussiano (Art. 648 al. 1) era applicato il secondo sistema. Alla Conferenza d'Amburgo fu primieramente deliberata la seguente redazione:

L'assicuratore risponde nel caso di un investimento per ogni danno, per cui risponderebbe, se la clausola non fosse usata, salvochè esso dimostri che il danno sarebbesi verificato anche se la nave non fosse investita.

Con ciò fu imposto all'assicuratore, qualora volesse esimersi dalla sua obbligazione di prestare l'indennità, la prova che il danno sarebbesi verificato anche senza il precedente investimento, prova che di regola non potrebbe fornire. Dopo un nuovo esame delle cose si recedette dalla presa deliberazione, e si stabilì che l'assicuratore risponda nel caso di un investimento per le avarie aventi con questo un nesso causale. Però fu simultaneamente stabilita la presunzione che

---

(1) Questo sistema vige in Inghilterra: ARNOULD II pag. 739-744. Quì è detto appunto (pag. 739): *If the ship be stranded while the memorandum articles are on board, then the underwriter is liable to pay all particular average losses, whether caused by the stranding or not, just as though the memorandum did not exist.* (Cfr. circa il *memorandum* inglese corrispondente alla clausola germanica: « franco da avaria eccetto in caso d'investimento »: pag. 418 nota 1). Secondo il CROPP, *Juristische Abhandlungen* I pag. 67 e seg., questo *memorandum* avrebbe servito di modello alla clausola germanica.

(2) Questo sistema fu adottato specialmente nello Schema generale di Amburgo e nelle precedenti Condizioni di Brema.

questo nesso causale sussista per tutte le avarie, che si possono spiegare con un investimento (Prot. VII pag. 3325-3331). Perciò, se il sinistro marittimo in sè non pregiudizievole per le merci ha prodotto nelle sue conseguenze un altro avvenimento, per il quale siano state danneggiate le merci, se p. es. la nave incagliatasi ha dovuto riparare in un porto di rilascio forzato a scopo di riparazione, e se nello scaricare, nel depositare o nel ricaricare il carico sia stato a questo arrecato un danno, mentre nessun danno aveva sofferto in occasione dell' incaglio e della rimessa a galla della nave, non vi ha luogo ad un obbligo di indennità da parte dell' assicuratore (*Entsch. des R. O. H. G.* XVIII pag. 411-413).

4. Al significato originario sopra rilevato della clausola: « franco d'avaria » corrisponde che precedentemente, malgrado l'applicazione della clausola, fu spesso ritenuta una responsabilità degli assicuratori per le avarie, che risultavano derivate da determinati sinistri (1). Frattanto la Commissione d'Amburgo adottò lo stesso punto di vista (Prot. VIII pag. 4365-4368); essa equiparò all' investimento i sinistri intimamente collegati ed in parte più gravi, che sono enumerati alla fine del primo alinea dell' articolo.

Le Condizioni generali e quelle di Brema si scostano alcun poco dalla legge. Le prime (§ 104 al. 2) equiparano all' investimento soltanto il rovesciarsi, l'affondarsi, l'urtare negli scogli e l' incendiarsi (cioè della nave) (2); e quelle di Brema (§ 16 al. 2) enumerano del pari questi sinistri, ma aggiungono agli stessi: il danno derivato alla nave dal ghiaccio o da collisione, se questo è così rilevante, che si possa con esso spiegare l' avaria delle merci.

---

(1) Tale invero non era il caso assolutamente; cfr. Prot. VIII pagina 4366 e Cropp nelle *Juristische Abhandlungen* di lui e dello Heyse, I pag. 68 e seg.

(2) Questa differenza dal Codice di Commercio è stata stabilita primieramente nelle Osservazioni del Novembre 1866 (pag. 1) a richiesta degli assicuratori di Amburgo, mentre il Voigt (*Zum revidirten Entwurf* pag. 21) si era pronunciato in senso contrario. Le polizze di Amburgo d' assicurazione sopra merci equiparano oggigiorno al caso di investimento: *la collisione, l'urto (sul fondo o contro un' altra nave, contro una calata, un molo, un ponte e contro un altro oggetto fisso o galleggiante nell'acqua) e l' avaria della nave in causa del ghiaccio.*

Il motivo, per cui le Condizioni generali hanno detto *Versinken* invece di *Sinken* (1) (a richiesta degli assicuratori di Stettino-Proposte dell' Ottobre 1866 pag. 8), fu per escludere l'idea che si fosse contemplato il caso, in cui la nave in seguito ad una vena d'acqua peschi forse soltanto pochi piedi o pochi pollici di più e si arresti.

5. Per il motivo indicato nel numero precedente fu accolta nella legge anche la disposizicne dell' ultimo alinea. L' assicuratore risponde per ogni avaria causata dal fuoco e nello spegnerlo e col tiro dei cannoni; perciò non solo per le merci bruciate, ma anche per gli oggetti danneggiati dal semplice calore, p. es., per vetri scoppiati, come pure per le merci guastate dall' acqua adoperata per estinguere il fuoco. Egli risponde però soltanto per l' avaria, che derivi immediatamente dal fuoco o dall'estinzione di esso o dal tiro dei cannoni, ma non per le avarie, che siano soltanto conseguenze mediate del fuoco o del tiro. Egli quindi non è responsabile, p. es. se nelle aperture avvenute in seguito al fuoco od in una apertura della nave causata da una palla sia penetrata acqua marina, e così siano danneggiate delle merci.

Il motivo, per cui fu fatta un'eccezione alla regola riguardo all'incendio derivato dalla combustione spontanea delle merci, sta in ciò che in tal caso l' avaria è prodotta da guasto intrinseco delle stesse (Prot. VII pag. 3342 e seg., VIII pag. 4368-4370.

---

(1) L' affondarsi nel senso della legge e delle Condizioni di assicurazione consiste nel fatto che la nave in seguito alla sua troppa pesantezza (causata dal penetrare dell'acqua per l'avvenuta vena) perda la sua suscettibilità di galleggiare, cioè la capacità di essere trasportata dall' acqua che la circonda, in modo di abbassarsi sotto il livello dello specchio dell'acqua con tutto il corpo di essa compreso il ponte; di rincontro è irrilevante che anche gli alberi si trovino o meno sott'acqua, come pure che col giungere del riflusso il ponte torni a spuntare sopra lo specchio dell'acqua, imperocchè ciò è causato non dalla capacità della nave di essere portata dall' acqua, ma solo dall' impossibilità di affondarsi maggiormente nel luogo, in cui essa si trova, e dal livello temporaneamente basso dell' acqua, che circonda la nave *(Entsch. des R. G. Ziv. S. X.* pag. 17).

Art. 856.

Se il contratto è concluso colla clausola « franco da rottura eccetto in caso di investimento », si applicano le disposizioni dell'articolo precedente in modo che l' assicuratore risponda per la rottura solo in quanto egli è obbligato per l' avaria a termini dell' articolo precedente.

Art. 857.

Si ha un investimento nel senso degli articoli 855 e 856, se la nave tocca il fondo in circostanze non ordinarie della navigazione e:

non ritorna a galla o ritorna o galla, ma però o

1. solo coll' impiego di misure straordinarie, come il taglio degli alberi, il getto e lo scaricamento di una parte del carico e simili, ovvero col verificarsi di una straordinaria alta marea, ma non esclusivamente coll' impiego di mezzi ordinarii, come il ghindare le ancore, il ritirare le vele e simili, o

2. solo dopo che il corpo della nave abbia sofferto un danno rilevante per aver toccato il fondo [a].

Il Codice ammette un investimento solo quando la nave tocchi il fondo in circostanze non ordinarie della navigazione, mentre tanto le Condizioni generali (§ 104 al. 2), quanto quelle di Brema (§ 16) presuppongono solo che la nave abbia in ge-

---

[a] È qui il luogo di ricordare nuovamente l'Art. 22 della polizza sovra merci, a termini del quale si ha un investimento, nel senso dell'Art. 18 della polizza stessa, allorquando il naviglio in circostanze non ordinarie di navigazione tocca il fondo e non può venire rimesso a galla oppure viene rimesso a galla mediante il getto del carico o col taglio degli alberi o con mezzi straordinarii di soccorso straniero.

nerale toccato il fondo (1). D' altra parte le Condizioni generali e quelle di Brema, come già il diritto precedente (2), richiedono in tutti i casi per il concetto dell' investimento che *il corpo della nave abbia con tale affondarsi sofferto un danno, che sia così rilevante che si possa spiegare collo stesso l' avaria delle merci.*

---

(1) Secondo la teoria dei giureconsulti inglesi, basta per il concetto dell'investimento, nel senso del *memorandum*, che la nave tocchi il fondo *(on the obstructing object — whether rock, bank, reef, or of whatever other nature)* in seguito a circostanze straordinarie (*under any extraordinary circumstances of time or place),* e quivi resti ferma *(in a quiescent state)* per un periodo di tempo. *The amount of damage sustained by the ship has nothing to do with question of stranding or no stranding.* Di rincontro non si ammette un investimento, se la nave ha bensì toccato il fondo, ma è tornata a galla, e tanto meno se ha toccato il fondo nel corso ordinario della navigazione *(in the ordinary course of the navigation*). *Where a vessel takes the ground in the ordinary and usual course of navigation and management in a tide river or harbour, upon the ebbing of the tide or from natural deficiency of water, so that she may float again upon the flow of tide or in crease of water, such an event shall not be considered a stranding within the memorandum.* Vedi Arnould II pag. 739-744.

(2) Cropp, *Juristische Abhandlungen*, I pag. 72-83; Schema generale delle assicurazioni marittime di Amburgo, § 93.

SEZIONE QUINTA.

MISURA DEL DANNO

CENNO GENERALE.

La legge distingue perdita totale e danno parziale. Si ha una perdita totale, se l'oggetto assicurato è perito ovvero è sottratto all'assicurato senza prospettiva di ricupero. Questo requisito è stabilito più precisamente per la nave e per il carico (Art. 858), per il nolo (Art. 859), per il profitto immaginario e la provvigione da guadagnare (Art. 860), per le somme date a cambio marittimo e per gli esborsi per avaria (Art. 861). Nel caso di perdita totale l'assicuratore deve pagare l'intiera somma assicurata (Art. 862), dalla quale va però dedotto il ricavo della parte salvata, se prima del pagamento è salvata qualche cosa, mentre, se il ricupero ha luogo soltanto dopo il pagamento, l'assicuratore ha diritto alla cosa salvata, come passano a lui col pagamento della somma assicurata i diritti dell'assicurato (Art. 863).

In certi casi il diritto marittimo riconosce all'assicurato il diritto a tutta la somma assicurata, benchè non possa essere fornita la prova di una perdita totale: allora però solo contro cessione dei diritti a lui spettanti sull'oggetto assicurato. In tal caso si parla di abbandono (Art. 865). L'abbandono è ammesso (Art. 865, 871):

1. se non si hanno notizie della nave (il termine per la presunzione di perdita è calcolato di 4, 6, 9 e 12 mesi secondo la posizione del porto di partenza e di destinazione; se il porto di partenza come quello di destinazione è un porto europeo, si tiene conto anche della differenza fra piroscafi e navi a vela: Art. 866; calcolo del termine: Art. 867);

2. se l'oggetto dell'assicurazione è minacciato per il fatto che la nave o le merci siano assoggettate ad embargo, catturate da una potenza belligerante ovvero arrestate altrimenti per disposizione di principe, o prese da pirati e non siano liberate entro 6, 9 o 12 mesi secondo la posizione del luogo

della cattura, dell' arresto o della presa (Calcolo di questo termine dal giorno dell' annunzio del sinistro: Art. 865 al. 2).

La dichiarazione di abbandono deve essere fatta entro il termine di 6 o 9 mesi stabilito dalla legge (Art. 868, 869): deve essere fatta senza riserva, senza condizioni, estendersi a tutto l' oggetto assicurato, in quanto questo era esposto ai rischi del mare al tempo del sinistro, ed è irrevocabile (Art. 870). L'assicurato deve pure nel fare la dichiarazione d'abbandono comunicare all' assicuratore (in quanto sia in grado di farlo), se e quali altre assicurazioni siano prese riguardo all'oggetto assicurato; se e quali prestiti a cambio marittimo od altri oneri lo gravino (Art. 873 al. 2). Colla dichiarazione di abbandono passano all' assicuratore tutti i diritti, che spettavano all' assicurato riguardo agli oggetti assicurati (Art. 872). L'assicuratore può anche pretendere dall' assicurato per il riconoscimento di questo trapasso l'emissione di un reversale d' abbandono e la consegna dei documenti, che si riferiscono allo oggetto abbandonato (Art. 875).

Il pagamento della somma assicurata può essere richiesto soltanto dopo che siano comunicati all'assicuratore i documenti, che servono a giustificare l' abbandono, e sia trascorso un termine conveniente per il loro esame (Art. 873 al. 1).

L' assicurato deve, anche dopo la dichiarazione d' abbandono, provvedere al salvataggio delle cose assicurate ed a scongiurare maggiori danni, finchè l'assicuratore stesso sia in grado di provvedervi; deve pure dare subito notizia all' assicuratore, qualora apprenda che un oggetto ritenuto perduto sia ricomparso (Art. 874).

Per la constatazione di un danno parziale sono stabiliti i principii riguardo ad una nave negli Art. 876-878, riguardo alle merci negli Art. 879-881, riguardo al nolo nell'Art. 882, riguardo al profitto immaginario ed alla provvigione da guadagnare nell'Art. 883, riguardo alle somme date a cambio marittimo ed agli esborsi per avaria nell'Art. 884. L'assicuratore deve risarcire integralmente il danno così calcolato, se l' oggetto era assicurato per tutto il valore; nel caso di assicurazione parziale deve risarcirlo per una parte proporzionale (Art. 885).

Art. 858.

Si ha una perdita totale della nave o delle merci, se la nave o le merci sono perite o sottratte all' assicurato senza prospettiva di ricupero, specialmente se sono irrimediabilmente calate a fondo, distrutte nella loro qualità originaria o dichiarate buona preda. Non è esclusa una perdita totale della nave per il fatto che siano salvate singole parti del corpo della nave o dei suoi accessorii [a].

1. Nel diritto di assicurazione marittima si distinguono due specie di perdita totale, l' una assoluta, l' altra creata dalla legge. Si ha la prima specie, se la cosa assicurata è andata totalmente perduta per l' assicurato; si ha la seconda specie, se la perdita totale della cosa, se non certa, è divenuta verosimile (1), e secondo la pluralità delle legislazioni anche qualora siasi verificato un danno sì rilevante da accostarsi alla perdita totale (2) (BENECKE-NOLTE II pag. 445 448, 495 e seguenti; Prot. VII pag. 3320 e seg.)

Il significato della perdita totale della seconda specie, che in realtà è una finzione legale, va ricercato in ciò che nei casi

(1) Sembra che il TECKLENBORG (*Seeversicherungswesen*, pag. 869 e seg.) riguardi come perdita totale della seconda specie solo l' essere immeritevole di riparazione.

(2) I concetti e le indicazioni sono tratti dal diritto inglese: ARNOULD I pag. 13 e seg.; II pag. 844: *An absolute total loss takes place when the subject insured wholly perishes, or its recovery is rendered irretrievably hopeless. A constructive total loss takes place when the subject insured is not wholly destroyed, but its destruction is rendered highly probable and its recovery, though not utterly hopeless, is either exceedingly doubtful, or too expensive to be worth the attempt.* — Pag. 912 e seg.

[a] Il nostro Codice non si è soffermato ad enunciare il concetto di perdita totale assoluta (per usare l'espressione dell'Autore), lasciando al magistrato, in caso di dissenso delle parti, di decidere in base agli elementi di fatto del caso concreto, se una tale perdita siasi verificata.

in questa compresi compete all'assicurato la facoltà di liquidare una perdita totale, però solo subordinatamente alla condizione che egli ceda all'assicuratore (abbandono) i diritti, che gli competono sulla cosa assicurata o sulla parte ancora rimanente di questa, mentre nel caso di una perdita totale assoluta il farla valere non dipende da una tale dichiarazione (Prot. VII pag. 3345) (1). Quindi dove vige il sistema dell'abbandono, secondo il quale l'abbandono è prescritto in tutti i casi di perdita totale, non occorre il far distinzione fra le due specie di perdita totale.

La legge enumera negli Art. 858-861 i casi della prima specie di perdita totale, quelli della seconda nell'Art. 865. Il caso dell'essere la cosa irreparabile od immeritevole di riparazione si accosta più, nella forma attribuitagli dal Codice di Commercio (Art. 877), alla perdita totale assoluta che all'altra specie di perdita.

2. L'articolo distingue due modi, con cui una cosa può andare perduta per l'assicurato. La cosa è sottratta all'assicurato o da una causa di fatto (se essa è distrutta o calata a fondo in alto mare) ovvero in forza di un atto legale, p. es. se la nave catturata o le merci prese dal nemico siano state dichiarate buona preda in seguito a regolare condanna, e con ciò ne sia stata tolta la proprietà all'assicurato (Prot. VII pag. 3347).

3. La legge richiede che la cosa sia calata a fondo irrimediabilmente, cioè senza speranza di ricupero, perchè, se la nave calata a fondo può essere rimessa a galla senza spese sproporzionatamente gravi, non si può parlare di perdita di possesso, e quindi di perdita totale (Cfr. Prot. VII pag. 3354. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* X pag. 18).

4. Gli oggetti assicurati devono essere distrutti nella loro qualità originaria. Con ciò la legge (come ha particolarmente rilevato riguardo alla nave) vuol dire che per il concetto della perdita totale non occorre la distruzione fino alla perdita di ogni valore, ma anzi è affatto indifferente, se dell'oggetto assicurato

---

(1) Arnould II pag. 844: *An absolute total loss entitles the assured to claim from the underwriter the whole amount of his subscription. A constructive total loss entitles him to make such claim, on condition of giving notice of abandonment of all right and title to any part of the property, that may still exist or may still be recovered.*

siano rimasti degli avanzi (p. es. di una nave singole parti della carcassa, di vasi preziosi o di specchi i cocci) e se questi avanzi abbiano o meno ancora un valore (Prot. VII pag. 3362, VIII pag. 4387 e seg. Cfr. anche *Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 37 e seg.) Basta che l'oggetto assicurato non sia più ciò che era in origine, p. es. che la nave non sia più una nave (Prot. VIII pag. 4388), come pure in tal caso l'assicurato non è nè autorizzato nè obbligato a costruire una nave nuova, utilizzando i ruderi, ed a compiere con questa a rischio dell' assicuratore il viaggio al porto di destinazione (Prot. VII pagina 3362; VIII pag. 4388). Al contrario per le merci la semplice cancellazione delle marche in seguito ad un sinistro di mare e la conseguente impossibilità di identificarle non possono dar luogo ad una perdita totale, perchè non si può dire in questo caso che le merci siano per il loro valore e nella loro qualità originaria sottratte irreparabilmente all'assicurato, essendo benissimo concepibile che esse, malgrado la cancellazione delle marche, non abbiano sofferto alcun mutamento pregiudizievole nè nel loro valore nè nella loro qualità. Anche nel caso in cui siano state caricate su una nave merci di diversi proprietarii, ed in seguito alla cancellazione delle marche non possano essere consegnati a ciascuno di essi i colli, che gli spettano, e con ciò siasi prodotta un' inestricabile confusione delle cose spettanti ai varii proprietarii, sarebbe un controsenso il parlare di una perdita delle merci spettanti ai singoli, poichè in un tal caso non va perduta in realtà la proprietà degli interessati alle singole cose, ma solo ne è modificato l' esercizio in modo che questo debba avvenire col riparto della massa totale in proporzione della quantità è qualità delle merci, con cui il singolo proprietario partecipa nella comunione (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 40 e seg.)

5. Nell' assicurazione di merci il Codice di Commercio stabilisce una perdita totale, se le merci sono andate perdute per l' assicurato. Con ciò la legge non vuol dire però che tutte le merci assicurate debbano essere perdute a che si possa parlare di perdita totale. Anzi questa si ha non solo se una parte delle merci assicurate non sia stata esposta ai rischi di mare, ma siano perdute tutte quelle caricate, ma anche qualora certe merci fossero già scaricate, quando si verificò il sinistro, in causa del quale andarono perdute le altre. Che tale sia il

senso della disposizione lo si rileva dalla norma dell'Art. 870, giusta il quale devesi fare l'abbandono solo degli oggetti, che al tempo del sinistro erano esposti ai rischi del mare. Se infatti, qualora in tale momento soltanto una parte delle merci assicurate si trovasse ancora a bordo, potesse ritenersi esclusivamente una perdita parziale, la facoltà di fare l' abbandono concessa all' assicurato non avrebbe alcun significato.

Questa teoria è confermata anche dalle discussioni della Commissione d'Amburgo. In prima lettura fu infatti dalla Conferenza adottato il principio che a porre in essere una perdita totale basti che l' oggetto assicurato sia andato perduto, in quanto fosse al tempo del sinistro ancora esposto al rischio, essendosi ritenuta estinta l' assicurazione riguardo alla parte, che aveva corso il rischio, ma lo aveva già superato. (Prot. VII pag. 3441). Ciò doveva pure essere espresso coll'Art. 742 del progetto di prima lettura (oggidì Art. 862) posto in capo alla Sezione quinta del titolo sull' assicurazione:

Nel caso di perdita totale l' assicuratore deve pagare integralmente la somma assicurata per gli oggetti che al tempo del sinistro erano esposti ai rischi del mare.

In seconda lettura fu fatta la proposta di cancellarne la seconda parte, tale proposta fu primieramente respinta con sei voti contro tre, ma in seguito fu invece accolta con cinque voti contro tre per rendere possibile una migliore redazione dell'Art. 757 al. 1 (dell'odierno Art. 845 al. 1), e così la disposizione è limitata al caso ordinario che l' oggetto dell' assicurazione non subisca alcun mutamento durante il corso di essa, ma resti il medesimo nella sua entità. A tale proposito i membri facienti parte della maggioranza rilevarono pure che, secondo la loro opinione, il principio espresso colle parole contenute nella seconda parte della disposizione suaccennata risulti da sè spontaneo in base ai principii generali del diritto in tema di assicurazione.

È evidente che l'assicurato, nel caso in cui dopo lo scaricamento di una parte delle merci assicurate sia andata perduta la parte residua, non può pretendere l' intiera somma assicurata, ma solo la parte corrispondente alle merci per-

dute. Malgrado ciò, il principio che in tal caso debba ammettersi una perdita totale è importante per tutti i casi, in cui l'assicuratore, a termini del contratto di assicurazione, deve rispondere solo per la perdita totale.

Naturalmente non si richiede neppure che tutte le merci, che la nave trasportava, siano andate perdute, ma basta la perdita di tutte le merci spettanti all'assicurato.

Art. 859.

Si ha una perdita totale riguardo al nolo, se tutto il nolo è andato perduto.

1. Per *tutto il nolo*, la cui perdita costituisce una perdita totale, devesi intendere tutto quello che al tempo del sinistro era esposto ai rischi della navigazione, cioè il nolo, in quanto questo non fosse ancora guadagnato in tale momento. Quindi, se al tempo del sinistro una parte delle merci era già scaricata e con ciò il nolo era già nel caso concreto guadagnato in conformità al contratto di noleggio, non è con ciò esclusa la possibilità di una perdita totale (cogli effetti indicati nel commento all'articolo precedente), perchè per questa parte il nolo cessa di essere oggetto dell'assicurazione del nolo (Prot. VIII pag. 4392 e seg.)

2. Dalla circostanza che il Tit. XI del Codice di Commercio tratta dell'assicurazione contro i rischi della navigazione ne deriva che non si può parlare di una responsabilità dell'assicuratore, e quindi di una perdita totale nel senso del diritto di assicurazione marittima, se il nolo è già guadagnato, ma è andato perduto per il noleggiante in causa dell'insolvenza del debitore (Prot. VIII pag. 4392 e seg.)

3. Se, nel caso di assicurazione di un determinato credito per nolo, una parte del nolo fu pagata precedentemente coll'intelligenza che non avesse ad essere restituita nel caso di perdita totale delle merci, si ha una perdita totale, se una tale eventualità si verifica, perchè la somma anticipata non si deve più riguardare come compresa nell'assicurazione. Se una parte del nolo fu anticipata (senza stipulare un simile accordo), e la parte rimanente fu assicurata come residuo nolo, devesi ammettere una perdita totale, se anche si salva del

carico quanto occorra per coprire l'anticipo nolo, ma nulla resta per il residuo nolo (Brandt, *Seeversicherung*, pag. 50).

4. Se è assicurato il nolo netto, allora, se una sola parte del guadagno del nolo è perduta, la parte salvata devesi impiegare primieramente a coprire le spese di armamento e le altre spese del viaggio, purchè per queste non sia presa altrove un' assicurazione.

Se la parte del nolo salvato basta solo appunto a coprire le spese, o neppure basta a ciò, si ha una perdita totale del nolo, e ciò vale naturalmente anche nel caso, in cui il nolo netto sia indicato esplicitamente, in conformità al § 21 delle Condizioni generali, come corrispondente ai 2[3 del nolo lordo, mentre l'assicuratore di due terzi del nolo lordo è esclusivamente assicuratore parziale di quest' ultimo, e come tale risponde fino al 66 2[3 0[0 dell' ammontare del nolo perduto (Voigt, *Seeversicherungs-Recht*, I pag. 134).

5. A questo articolo si connette eziandio il § 137 al. 2 delle Condizioni generali. Vedi sotto nel commento all'Art. 882.

Art. 860.

Si ha una perdita totale riguardo al profitto immaginario e riguardo alla provvigione, che sono attesi dall' arrivo delle merci nel luogo di destinazione, se le merci non sono pervenute in questo luogo.

L' assicurazione del profitto immaginario e della provvigione di vendita deve riguardarsi come assicurazione del felice viaggio. Perciò si ha una perdita totale, se le merci non sono giunte nel luogo di destinazione, quand'anche siano pervenute in un altro luogo in buono stato, imperocchè allora è venuta meno la condizione della vantaggiosa realizzazione delle merci o della provvigione da ricavarsi dalle stesse. Devesi soltanto dedurre dalla somma assicurata (nel caso di assicurazione del profitto immaginario) il profitto eventualmente ricavato dalla vendita delle merci nel porto di rilascio forzato (V. Art. 864). Se invece le merci sono giunte in buono stato nel luogo di destinazione, ma però, specialmente per muta-

mento di circostanze, non può essere ricavato alcun guadagno, nè profitto, nè provvigione, non si può parlare di perdita totale ed in generale di un obbligo dell'assicuratore di risarcire il danno (V. Prot. VII pag. 3402; Cfr. *Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 39).

Le Condizioni di Brema concordano in ciò. Il § 29 delle stesse è del seguente tenore:

Se le merci vanno perdute per via, sì per casualità dovute agli elementi come per volontario sacrificio nel tentare il salvataggio della nave e del carico, è pagato come danno totale il profitto sperato dalle stesse o nel secondo caso la parte del profitto, che non sia stata compensata in avaria comune. Se ha luogo una vendita delle merci nel porto di rilascio forzato, è dedotto dal profitto assicurato il profitto eventualmente ricavato.

Ed il § 30 così dispone:

Se le merci vanno perdute, è pagato un danno totale, e del pari ciò avviene, se esse devono essere vendute in un porto di rilascio forzato ed ivi la commissione non tocca all' assicurato: diversamente quest' ultima va computata.

Art. 861.

Si ha una perdita totale riguardo alle somme date a cambio marittimo od agli esborsi per avaria, se gli oggetti, che sono vincolati o per i quali sono anticipate o spese le somme per avaria, sono colpiti da una perdita totale o da altri sinistri per modo che, in conseguenza delle avarie, dei prestiti od altri oneri da ciò cagionati, nulla sia rimasto a coprire quelle somme.

Se l' assicuratore fa valere, di fronte alla richiesta del creditore del cambio marittimo assicurato, l' eccezione che l' og-

getto assicurato abbia avuto in origine un valore inferiore al credito a cambio marittimo, il creditore, qualora quegli possa provare l' eccezione, il che invero si verificherà solo assai di rado, come p. es. nel caso in cui il capitano nel contrarre il cambio marittimo abbia agito dolosamente, deve subire una corrispondente riduzione. L' assicuratore sopporta infatti solo i rischi della navigazione; egli può quindi prestare risarcimento al creditore del cambio marittimo assicurato solo fino a concorrenza del valore, che gli oggetti vincolati avrebbero avuto, qualora fossero pervenuti in istato sano nel porto di destinazione del viaggio, per cui fu contratto il prestito (Cfr. Prot. VII pag. 3404 e seg.)

Art. 862.

Nel caso di perdita totale, l'assicuratore deve pagare l' intiero ammontare della somma assicurata, però senza pregiudizio delle deduzioni eventualmente da farsi a termini dell'Art. 804 [a].

La disposizione ha contemplato esclusivamente il caso comune che l'oggetto dell'assicurazione non abbia, mentre questa durava, sofferto alcun mutamento, ma sia quanto alla sua entità rimasto il medesimo. Se si sono verificati mutamenti, la somma assicurata deve pagarsi solo per gli oggetti, che al tempo del sinistro erano esposti ai rischi del mare. Ciò diceva esplicitamente l'Art. 742 del progetto di prima lettura corrispondente all'Art. 862. È stato già sopra rilevato che colla modificazione apportata da parte della maggioranza in seconda lettura non si ebbe in vista alcuna modificazione materiale.

Art. 863.

Se, nel caso di perdita totale, è salvata qualche cosa prima del pagamento della somma assicurata, si deduce da quest'ultima il ricavo della

[a] L' adozione di tale principio anche nel nostro diritto non può incontrare difficoltà, tanto più argomentando dall'*Art. 624 Cod. Comm.*, che dichiara l'obbligazione dell'assicuratore limitata alla somma assicurata.

cosa salvata. Se non era assicurato l' intiero valore, è dedotta dalla somma assicurata solo una parte proporzionale della cosa salvata.

Col pagamento della somma assicurata i diritti dell'assicurato sulla cosa assicurata passano all' assicuratore.

Se soltanto dopo il pagamento della somma assicurata si verifica un salvataggio totale o parziale, l'assicuratore solo ha diritto alla cosa salvata posteriormente. Se non era assicurato l' intiero valore, all' assicuratore spetta solo una parte proporzionale della cosa salvata [a].

Nei casi di una perdita totale assoluta si è trovata, giusta le disposizioni del Codice, nella richiesta fatta dall' assicurato del pagamento di un danno totale, la tacita dichiarazione che egli trasmette all' assicurato contro questo pagamento i suoi diritti all' oggetto assicurato.

La trasmissione di questi diritti ha quindi luogo *ipso jure*, ma solo nel momento in cui si eseguisca in realtà il pagamento. D' altra parte l' assicurato non ha facoltà di fissare, già prima dell' effettivo pagamento della somma assicurata, colla dichiarazione di pretendere il pagamento di un perdita totale e di essere pronto a trasmettere all' assicuratore i suoi diritti sull' oggetto assicurato, un momento, che dia norma per il definitivo regolamento dei rapporti dei contraenti, nel senso che l' assicuratore abbia forse da subire il rischio di un mutamento dello stato di fatto, sicchè l'obbligo dell' assicuratore di risarcire una perdita totale sussista, anche se l' oggetto assicurato ricompaia in uno stato apprezzabile, se p. es. le merci assicurate fossero in seguito parzialmente ricuperate (Prot. VII pag. 3379 e seg., 3383).

---

[a] Cfr. *Art. 640 Cod. Comm.*, a termini del quale, notificato ed accettato o dichiarato valido l' abbandono, le cose assicurate appartengono all' assicuratore dal giorno in cui fu fatto, e l'assicuratore non può, sotto pretesto di ritorno della nave, dispensarsi dal pagare la somma assicurata.

Art. 864.

Se, nel caso di una perdita totale riguardo al profitto immaginario (Art. 860), le merci sono vendute così vantaggiosamente durante il viaggio che il ricavo netto superi il valore assicurabile delle merci, ovvero, se in caso che esse siano sacrificate in casi di avaria comune o in caso che se ne debba risarcimento giusta gli Art. 612 e 613, sia risarcito più di quel valore, l'eccedenza si deduce dalla somma assicurata del profitto immaginario [a].

Questa disposizione è esclusivamente un' applicazione del supremo principio del diritto in tema di assicurazione, secondo il quale coll'assicurazione deve essere solo rimosso un danno dall' assicurato, ma non deve essergli procurato un profitto.

Art. 865.

L' assicurato è autorizzato a pretendere il pagamento della somma assicurata nel suo intiero valore contro cessione dei diritti, che gli competono riguardo all'oggetto assicurato (abbandono), nei seguenti casi:

1. se della nave non si hanno più notizie;

2. se l' oggetto assicurato è minacciato per il fatto dell'essere la nave o le merci messe sotto embargo, dell' essere catturate da una potenza belligerante, dell' essere trattenute in altro modo per ordine di principe o dell'essere prese da pirati e del non essere liberate durante un termine di sei, nove o dodici mesi, secondo che la cattura, l' arresto o la presa sia avvenuta:

---

[a] Manca una disposizione corrispondente, che del resto, come nota anche l'Autore, dipende necessariamente dai principii generali, che informano il contratto di assicurazione.

a) in un porto europeo od in un mare europeo od in una parte, sia pure non appartenente all'Europa, del mare Mediterraneo, del mare Nero o di quello d'Azof;

b) in un altro mare, però di quà del Capo di Buona Speranza e del Capo Horn;

c) in un mare al di là di uno di quei capi.

I termini sono calcolati dal giorno in cui è all' assicuratore denunziato il sinistro dall' assicurato (Art. 822) [*a*].

1. È fondato nella natura e nello scopo del contratto di assicurazione il sistema di ammettere, allato alla vera e propria

---

[*a*] L'*Art. 632 Cod. Comm.* concede di fare l' abbandono delle cose assicurate nei casi di naufragio, di preda, di arresto per ordine di potenza estera (in questi due casi, giusta il successivo *Art. 636*, solo dopo tre mesi dalla notificazione del sinistro, se questo è avvenuto nel Mediterraneo, nel Mar Nero o in altri mari d'Europa, nel Canale di Suez o nel Mar Rosso e dopo sei mesi dalla notificazione, se è avvenuto in altro luogo, i quali termini sono ridotti alla metà per le cose caricate soggette a deperimento), d'arresto per ordine del Governo, dopo cominciato il viaggio — d'inabilità alla navigazione, se la nave non può essere riparata o se le spese necessarie per rialzarla, ripararla e metterla in istato di riprendere la navigazione ascendono ai tre quarti almeno del suo valore assicurato — e di perdita o deterioramento delle cose assicurate ascendenti almeno ai tre quarti del loro valore, mentre in ogni altro caso attribuisce all'assicurato solo il diritto di domandare il risarcimento delle avarie sofferte. — Per l'*Art. 634 Cod. Comm.*, qualora la nave sia stata dichiarata inabile a navigare, è ammesso l'abbandono delle cose assicurate in essa caricate, se nel termine di tre mesi dalla dichiarazione di navigabilità non siasi potuto trovare un'altra nave per ricaricarle e portarle al luogo di loro destinazione. Se invece le cose sono caricate sopra un'altra nave, l'assicuratore è tenuto, a termini dell'*Art. 635 Cod. Comm.*, a pagare i danni da esse sofferti, le spese di scaricamento e ricaricamento, deposito o custodia nei magazzini, la eccedenza del nolo e tutte le altre spese fatte per salvarle, sino alla concorrenza della somma assicurata, e se questa non è esaurita, l'assicuratore continua per il soprappiù a correrne i rischi. — A questi articoli si connette l'*Art. 16* della polizza italiana sopra merci, che fra i casi di abbandono menziona alle lettere *b, c, d:* il caso in cui in seguito ad un danno e sinistro contemplato nella polizza a carico dell' assicuratore il capitano non abbia potuto trovare un naviglio per ricaricare le merci e condurle al luogo della loro destinazione entro tre mesi per le merci deperibili e sei mesi per le merci non deperibili (termini decorribili dal giorno in cui avvenne il danno o sinistro) — quello in cui la vendita venga ordinata in luogo diverso da quello del destino per causa di avaria materiale della merce dipendente da naufragio, investimento, abbordaggio ed incendio — e quello in cui indipendentemente da qualunque spesa, l' avaria materiale della merce assicurata (fatta eccezione per le merci franche d' avaria particolare) assorba tre quarte parti del suo valore in istato sano al luogo dello scarico (se però questo valore risulta minore di quello dichiarato nella polizza, serve per base del calcolo quest'ultimo).

perdita totale assoluta, una perdita totale induttiva, cioè, nei casi in cui non si può dimostrare che sia avvenuta una perdita totale, di ritenerla fittiziamente avvenuta.

Coll' assicurazione (si osservò alla Conferenza d'Amburgo: Prot. VII pag. 3393) l' assicurato cerca di garantirsi contro i rischi, che minacciano l' impresa da lui deliberata. Egli vuole porsi in condizione che la riuscita dell' impresa sia certa o col vero e proprio buon successo dell' impresa o coll'esazione della somma assicurata. Nel caso di una perdita totale induttiva, l'impresa non è riuscita: quanto meno non si è conseguito in seguito ad un sinistro momentaneamente ciò che si sperava, e l' assicurato è posto nella cattiva condizione di dover essere privo almeno del capitale investito nell'impresa per un tempo eccedente quello da lui preventivato. Ora però non si può porre in essere con una finzione una perdita totale e dichiarare obbligato l'assicuratore a pagare in base a questa finzione l'intiera somma assicurata senza imporre simultaneamente all'assicurato l' obbligo di trasferire all'assicuratore i diritti, che gli competono sulla cosa assicurata. L' abbandono è dunque la conseguenza necessaria della perdita totale induttiva (Prot. VII pag. 3392) (1).

---

(1) L' uso dell' abbandono è molto antico. Le Ordinanze di Burgos del 1538 introdussero, per il caso di perdita o di avaria di merci, termini fissi per la dichiarazione di abbandono, che era già ammessa dal diritto precedentemente in vigore in Burgos (Reatz, *Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts* I, Lipsia 1870, pag. 263-265). L'Ordinanza di Barcellona del 1485 ed i formulari di polizza inseriti nell' Ordinanza di Siviglia del 1556 equiparavano alla perdita della nave la mancanza di sue notizie (Reatz pag. 141, 277, 283). Il *Guidon de la mer* (VII Art. 12) stabilisce in questo caso l' abbandono.

Le Condizioni norvegesi di assicurazione del 1881 (§§ 100, 101) concordano cogli Art. 865, 866 Cod. Comm. I termini sono in parte disciplinati diversamente. La legge marittima per la Finlandia ammette lo abbandono, oltre ai casi indicati negli Art. 865, 866 Cod. Comm. germ. (Art. 224, 225), anche nel caso che la nave sia immeritevole di riparazione (Art. 222), e per le merci, se la nave all' arrivo in un porto di rilascio forzato è dichiarata immeritevole di riparazione e non si trova entro due mesi alcun altro mezzo per l' ulteriore trasporto delle merci (Art. 223).

Il diritto francese richiede l' abbandono in tutti i casi, in cui l'assi-

Non si può designare l' abbandono come contraddicente al-l'essenza del contratto di assicurazione ed anche solo come non derivante dalla natura di esso, facendo richiamo alla circostanza che coll'abbandono è imposto all'assicuratore l'acquisto dell'oggetto assicurato (Cfr. BENECKE *Principles of indemnity*, Londra 1824, pag. 337 e seg.; EMÉRIGON *Des assurances* Ediz. BOULAY-PATY 1827, II pag. 173 e seg.); imperocchè, come il BRANDT (*Seeversicherung* pag. 51) esattamente osserva, i rapporti non sono in questo caso essenzialmente diversi da quelli che hanno luogo nei casi di perdita totale assoluta, qualora sia salvata qualche cosa.

---

curato ha diritto a tutta la somma assicurata. RUBEN DE COUDER (I pag. 560 n. 569) dice che l' assicuratore assume due obbligazioni: primieramente quella *de payer la somme porteé à la police, dans le cas de perte totale ou presque totale de la chose assurée, sauf à l'assuré à faire l'abandon de ce qui peut rester de la chose assurée et des droits, qui s'y rattachent,* e poi quella d'*indemniser l'assuré des dommages causés par fortune de mer aux choses assurées. Ces deux obligations donnent naissance à deux actions distinctes: à savoir l'action en délaissement et l'action d'avarie.* In seguito egli designa *le délaissement* come l'*acte, par lequel l'assuré abandonne à l'assureur la propriété de la chose assureé et au moyen duquel il a droit d'exiger le paiement de la somme assurée.* Il *Code de Commerce* dispone: *Le délaissement des objets assurés peut être fait en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, en cas d'arrêt d'une puissance étrangère; en cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du gouvernement après le voyaye commencé* (Art. 371 — Cfr. Art. 389). *Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés à raison de leurs intérêts* (Art. 375: vedi sotto all'Art. 866 not. 2; — Art. 387). *En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Le délaissement des objets assurés ne peut être fait qu'après un délai de six mois, si l'arrêt a eu lieu dans les mers de l'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique: qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas et à trois mois pour le second cas* (Art. 394). *Si dans le délais prescrits par l'Art. 387 le*

2. La legge nei casi indicati in quest'articolo, e subordinatamente alle ulteriori condizioni degli Art. 868, 870, concede all'assicurato il diritto di pretendere dall'assicuratore l'accettazione dell'abbandono. La prefissione nel Codice di determinati limiti a questo diritto dell'assicurato ha lo scopo di escludere la coattività dell'abbandono nei casi, in cui esso conceduto più in generale conduce a pregiudicare senza necessità ed ingiustamente l'assicuratore. Donde non deriva però la conseguenza che, prescindendo dai casi qui contemplati, la volontaria accettazione dell'abbandono da parte dell'assicuratore debba essere dichiarata non ammissibile; anzi nulla

---

capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur déstination, l'assuré peut en faire le délaissement. La disposizione di quest'ultimo articolo vale non solo per il caso di arresto, ma anche per quello dell'*innavigabilité* della nave (Cfr. Art. 890): Caumont pag. 876 n. 668. Nei moduli di polizza sono mutate le disposizioni del *Code*. Per le assicurazioni del corpo della nave essi contengono la seguente disposizione (Art. 9): *Par dérogation expresse au Code de commerce, le delaissement ne peut être fait que pour les seuls cas:*

1. *de disparition ou destruction totale du navire;*

2. *d'innavigabilité produite par fortune de mer;*

per le assicurazioni di merci (Art. 8): *Le délaissement peut être fait aussi:*

1. *dans le cas prévu par l'Art. 394 du Code de Commerce;*

2. *dans le cas de vente ordonnée ailleurs qu'aux points de départ et de destination, pour cause d'avarie matérielle à la marchandise provenant de naufrage, d'échouement, d'abordage ou d'incendie;*

3. *dans tous les cas d'innavigabilité du navire, par naufrage ou autrement, si après les délais ci-après la marchandise n'a pas pu être remise à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins si le rechargement à bord d'un autre navire, prêt à la recevoir, n'en a pas été commencé dans les mêmes délais.*

Les délais sont:

de deux mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Europe ou sur le littoral de l'Asie, ou de l'Afrique bordant la Mediterranée et la mer Noire;

de quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles. Les délais courent du jour de la notification de l'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs.

Si l'événement a eu lieu dans la Baltique ou autres mers susceptibles

si oppone a che la liquidazione di un risarcimento di danni abbia luogo fra gli interessati nell' assicurazione per mezzo dell' abbandono in casi diversi da quelli enunciati dal Codice di Commercio (*Entsch. des R. O. H. G.* XXIV pag. 396).

3. Una perdita totale induttiva ha luogo non solo riguardo alla nave ed al carico, ma parimente anche riguardo al nolo, al profitto immaginario, alla provvigione dipendente dall' arrivo delle merci nel porto di destinazione (Prot. VII pagine 3401-3403), alle somme date a cambio marittimo ed agli esborsi per avaria (Prot. pag. 3406).

---

d'être fermées par la glace, le délai est prolongé du temps, pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été notoirement empêché.

4. dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur.

Aucun autre cas ne donne droit au délaissement des facultés.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de Commerce (et notamment des articles 369 et 375) contraires à celles des paragraphes qui précèdent.

Circa la mancanza di notizie vedi sotto la nota 2 all'Art. 866.

Lo stesso principio del *Code* francese vige nei Codici di commercio spagnuolo (Art. 901, 908-910), portoghese (Art. 1789, 1791-1794), olandese (Art. 663, 665-669), italiano (Art. 682-684), nel *Code de Commerce* belga (II Art. 199, 201 - cfr. Art. 222, - 207, 220, 227), che sono informati al *Code de Commerce* francese.

Il carattere comune dei sinistri, che, secondo il diritto inglese, pongono in essere il concetto di una perdita totale induttiva, al quale riguardo solo l'assicurato deve far pervenire all' assicuratore una *notice of abandonment*, sono già accennati nel passo sovracitato dell'Arnould (Art. 858). La seguente disamina caratterizza con maggiore precisione la natura delle varie specie principali di questi sinistri: *The thing insured may not be absolutely destroyed or irretrievably lost; there may, however, be a capture, which, though prima facie a total loss, may be followed by a recapture which would revest the property in the assured. There may be a forcible detention, which may either speedily terminate, or may last so long as to end in the impossibility of bringing the ship or the goods to their destination. There may be some other peril which renders the ship innavigable, without any reasonable hope of repair; or by which the goods are partly lost, or so dammaged that they are not worth the expense of bringing them, or what remains of them, to their destination.* (Arnould I pagina 918).

4. Giusta il numero secondo, un abbandono è ammissibile soltanto se l'oggetto dell'assicurazione è minacciato dai fatti ivi enumerati. Non basta a porre in essere il diritto dell'abbandono la sola decorrenza del termine fissato nella legge, se l'oggetto assicurato è comunque colpito dall'arresto duraturo, ma deve anche essere minacciato da un qualunque pericolo in seguito all'arresto. Non occorre che questo rischio sia per l'appunto quello della perdita della proprietà in forza di condanna, di confisca etc., ma produce gli stessi effetti il pericolo di guasto, di avaria etc. (Prot. VII pag. 3474 e seg.)

5. Riguardo alla presa della nave da parte di pirati devesi osservare che talvolta, già prima che sia trascorso il termine legale, deve essere ammessa una perdita totale, cioè quando già prima si abbia la certezza che la nave non si possa più ricuperare. In tal caso ricorre l'applicazione dell'Art. 858, cioè si ha una perdita totale assoluta (Prot. VII pag. 3356 e seg.)

6. Il § 116 delle Condizioni generali è quasi letteralmente conforme all'Art. 865 Cod. Comm. Di rincontro le Condizioni di Brema non riconoscono in generale un abbandono. Il § 65 dispone:

Non è ammesso un vero e proprio abbandono dell' oggetto assicurato: finchè questo sussiste in tutto od in parte, in qualunque stato si trovi, l'assicurato deve provvedere per la conservazione di ciò che ha ancora un valore pecuniario, per quanto è possibile, altrimenti però per la realizzazione di esso.

Il concorso di un rappresentante degli assicuratori non dà luogo ad alcuna eccezione a ciò, in quanto che gli effetti di quello si limitano al controllo.

Circa il diritto dell'assicurato nel caso di presunzione di perdita delle navi secondo le Condizioni di Brema, V. all'art. 866.

Art. 866.

Una nave, che ha intrapreso un viaggio, deve ritenersi perduta, qualora, entro il termine stabilito per la presunzione di perdita *(Verschollenheitsfrist)*, non sia pervenuta nel porto di destinazione, e nessuna notizia circa la stessa sia giunta entro questo termine agli interessati.

Il termine è:

1. di sei mesi per le navi a vela e di quattro mesi per i piroscafi, se tanto il porto di partenza, quanto quello di destinazione è un porto europeo;

2. di nove mesi per le navi sì a vela come a vapore, se solo il porto di partenza o solo quello di destinazione è un porto non europeo, qualora questo sia situato al di quà del Capo di Buona Speranza e del Capo Horn, e di dodici mesi per le navi sì a vela come a vapore, se è situato al di là di uno di quei capi;

3. di sei, nove o dodici mesi per le navi sì a vela come a vapore, se tanto il porto di partenza quanto quello di destinazione è un porto non europeo, secondo che la durata media del viaggio non ecceda i due od i tre mesi od ecceda i tre mesi.

Nel dubbio devesi attendere il termine più lungo [*a*].

---

[a] *Art. 683 Cod. Comm. L'assicurato può fare l'abbandono anche senza provare la perdita, se nei viaggi di lungo corso sia passato un anno e negli altri viaggi siano passati sei mesi dal giorno della partenza di essa e da quello al quale si riferiscono le ultime notizie. — Nel caso di assicurazione a tempo limitato, trascorsi i termini suddetti, la perdita della nave si presume accaduta entro il tempo dell' assicurazione. — Se vi sono più assicurazioni successive, la perdita si presume accaduta nel giorno posteriore a quello cui si riferiscono le ultime notizie.* — **Cfr. il sovracitato Art. 16 della polizza italiana su merci, che ammette in primo luogo l'abbandono per mancanza di notizie della nave, su cui fu caricata la merce assicurata, dopo sei mesi per i viaggi di piccolo cabotaggio, dopo otto mesi per i**

1. A stabilire il concetto della presunzione di perdita di una nave basta che nessuna notizia ne sia giunta entro i termini di legge agli interessati (1) (all'assicurato, al destinatario, all'assicuratore e simili persone). È irrilevante se un terzo qualsiasi abbia ricevuta una notizia entro il periodo di tempo di cui si tratta. In appoggio a questo sistema si osservò alla Conferenza di Amburgo che altrimenti andrebbe perduto lo scopo, che si intende di conseguire con questo istituto, e verrebbe meno ogni sicurezza (Prot. VII pag. 3472 e seg.) (2).

---

(1) Il *Code de Commerce* (Art. 875) parla solo di notizie, che siano pervenute all'assicurato. Ed il Caumont (pag. 876 n. 667) osserva: *Il suffit à l'assuré de déclarer qu'il n'a pas reçu de nouvelles; c'est aux assureurs à détruire la présomption de la perte par la preuve de l'existence de la chose* (§ 3). *Le rapport fait par un tiers de la rencontre d'un bâtiment, dont le signalement coinciderait avec le navire assuré, ne doit pas être considéré comme prorogeant le délai* (§ 2).

(2) Circa i termini del diritto francese (Art. 375 del *Code de Commerce* modificato colla legge del 3 Maggio 1862): *Si après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires; après un an, pour les voyages de long cours, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le delaissement à l'assureur et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte. Après l'expiration des six mois ou de l'an, l'assuré a pour agir les délais établis par l'article 373.* — Circa il concetto di *long cours* (Art. 377 nella forma modificata colla legge del 14 Giugno 1854): *Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font au delà des limites ci après déterminées: au sud, le 30.e dégré de latitude nord; au nord, le 72.e degré de latitude nord; à l'ouest le 15.e degré de longitude du méridien de Paris; à l'est, le 44.e degré de longitude du méridien de Paris.*

Nei moduli di polizza francese si trova la seguente disposizione riguardo alla mancanza di notizie nell'assicurazione del corpo della nave (Art. 8): *Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait: après six mois, pour tous voyages de cabotage: après huit mois, pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne Espérance; apres douze mois,*

---

viaggi di gran cabotaggio o di lungo corso al di quà dei Capi Horn e di Buona Speranza e dopo un anno per tutti i viaggi al di là dei detti capi, i quali termini si calcolano dal giorno delle ultime notizie e si riducono di una quarta parte per le navi a vapore.

Evidentemente non incombe all' assicurato la prova di non aver avuto notizia.

I termini di questo articolo valgono anche per le assicurazioni a tempo (3); però per queste si ha riguardo anche agli alinea secondo e terzo dell'Art. 835 (Cfr. Prot. VII pagine 3422-3428).

2. Le Condizioni di Brema hanno stabilito disposizioni, che differiscono essenzialmente da quelle del Codice di Commercio (e dal § 117 delle Condizioni generali conforme alla lettera con questo) circa la mancanza di notizie e gli effetti di questa (§ 64):

Si considera come perduta, sì che l' assicuratore è tenuto a rispondere per la somma assunta sul corpo della nave, sul carico, sul nolo o su un altro interesse, una nave che, calcolando dal giorno, in cui ha lasciato il porto di partenza, non abbia raggiunta la sua destinazione entro i termini sotto stabiliti in questo paragrafo: se però dopo la partenza della nave sono giunte ancora agli interessati notizie intorno a questa, deve essere riguardato come luogo di partenza il luogo in

---

pour tous voyages au delà des dits caps. Ces délais doivent se compter au lieu de déstination du dernier voyage entrepris et de la date des dernières nouvelles connues. Ils se reduisent du quart pour les vapeurs. — L'assuré est tenu de justifier de la non arrivée et de la date du départ.

Nelle polizze d' assicurazione su merci per *long cours* si trovano del pari i termini di otto o dodici mesi: esse concordano anche nel resto colle polizze per assicurazione del corpo della nave.

In Inghilterra e negli Stati Uniti non v' è alcun termine legale di presunzione di perdita. La questione, se una nave debba riguardarsi come perduta, deve dunque essere sempre decisa nel caso concreto coll'aver riguardo alle speciali circostanze di questo: ARNOULD II pag. 682 e seg. BENECKE-NOLTE II pag. 219.

(1) Il *Code de Commerce* (Art. 376) contiene la seguente disposizione: *Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis, comme ci-dessus* (cioè nell'Art. 375), *pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.*

cui da ultimo la nave ancora esisteva indubbiamente.

L' assicurato deve in tal caso, per giustificare il proprio diritto, dimostrare in qual giorno la nave abbia preso il largo dal porto di partenza e del pari produrre un certificato rilasciato da un ufficio superiore o da altro ufficio idoneo del luogo di destinazione ed autenticato dall' agente delle compagnie locali di assicurazione marittima, o dove questi non v' è dal console germanico ed in difetto di questo dal console di un'altra nazione, il quale attesti che la nave, nel giorno in cui scade il termine corrispondente per il viaggio assicurato, non era ancora arrivata.

Egli deve del pari fare sufficienti dichiarazioni sul non essergli pervenuta alcuna notizia circa la nave o circa l' oggetto assicurato.

Se sono fornite queste prove e dichiarazioni, e se simultaneamente è abbastanza stabilito l' interesse dell' assicurato, si fa luogo all' obbligazione dell' assicuratore di pagare.

I termini menzionati per i diversi viaggi dal Weser od alla volta del Weser sono:

per viaggi in Europa, al nord fino a Bergen od a Pietroburgo ed al sud fino a Gibilterra: sei mesi: però il termine è prolungato di due mesi per i viaggi fatti d' inverno dal Mar Baltico od alla volta dello stesso;

per simili viaggi oltre questi porti: al nord fino ad Arcangelo ed al sud comprese le isole Canarie, il Mar Mediterraneo ed il Mar Nero: otto mesi;

per viaggi dagli Stati Uniti d'America e dalle isole delle Indie occidentali od a quella volta: otto mesi;

per viaggi dal Canadà, dalla costa orien-

tale del Messico e del Sud America fino a Rio Grande do Sul od a quella volta: dieci mesi;

per viaggi dal fiume La Plata o verso questo fiume e dalla costa occidentale dell'Africa fino al Capo di Buona Speranza od alla volta della stessa: dieci mesi;

per viaggi oltre il Capo di Buona Speranza ed il Capo Horn: all' oriente fino a Giava ed all' occidente alla costa americana fino a Mazatlan: dodici mesi;

per viaggi da tutti i porti più distanti od alla volta degli stessi: quattordici mesi;

per viaggi per la pesca del pesce cane e per la pesca della balena, di andata e ritorno dalla costa orientale della Groenlandia e da Spitzbergen; dodici mesi;

per simili viaggi di andata e ritorno alla costa occidentale della Groenlandia ed allo stretto di Davis: quindici mesi;

per simili viaggi di andata e ritorno all' Oceano Pacifico: quindici mesi.

I termini per viaggi da o per porti diversi da quelli del Weser sono stabiliti colla corrispondente proporzione, tenendo conto delle speciali circostanze del caso concreto: così pure si procede, se dopo la partenza di una nave siano pervenute ancora notizie di questa.

Nei viaggi di piroscafi i diversi termini devono ridursi alla metà.

Se, dopo avvenuto il pagamento della somma assicurata da parte dell' assicuratore, ricomparisce in tutto od in parte l' oggetto ritenuto perduto, l' assicurato deve restituire all'assicuratore il danaro ricevuto e far liquidare gli eventuali diritti per danni parziali.

Art. 867.

Il termine per la presunzione di perdita si calcola dal giorno in cui la nave ha intrapreso il viaggio. Se però dalla partenza di questa ne sono pervenute notizie, dal giorno in cui risale l'ultima notizia si calcola quel termine, che varrebbe, se la nave fosse partita dal luogo, in cui si è trovata da ultimo secondo sicure notizie [a].

Se dopo la partenza della nave sono giunte sue notizie, la legge stabilisce, quale base per calcolare il termine, il *luogo* ove la nave si è trovata da ultimo. Con ciò si intese di dire che per siffatto calcolo non solo dà norma il soggiorno della nave in un porto od in una rada, ma si deve aver riguardo anche ad incontri in alto mare.

Art. 868.

La dichiarazione d'abbandono deve pervenire all'assicuratore entro il termine per l'abbandono.

Il termine per l'abbandono è di sei mesi, se, nel caso di mancanza di notizie (Art. 865 n. 1), il porto di destinazione è un porto europeo, e se nel caso di sequestro, di arresto o di presa il sinistro si è verificato in un porto europeo od in un mare europeo od in una parte, sia pure non appartenente all'Europa, del Mare Mediterraneo, del Mar Nero o di quello d'Azof. Negli altri casi il termine è di nove mesi. Il termine comincia dopo trascorsi i termini indicati negli Art. 865 e 866.

Nel caso di riassicurazione il termine comincia dopo trascorso il giorno, in cui l'abbandono

---

[a] Vedi la nota all'articolo precedente.

sia stato dall' assicurato dichiarato al riassicurato [a].

1. Poichè l'assicurato ha la scelta fra il liquidare soltanto un danno parziale e l'abbandonare l'oggetto assicurato, facendo valere un danno totale, deve nell' interesse dell'assicuratore essere posto un termine, entro il quale debba l'assicurato far uso del suo diritto di scelta. Questo termine deve però essere così largo che egli sia in grado di informarsi durante lo stesso dello stato delle cose e di predisporre in conformità la sua decisione. Sopra queste considerazioni (Prot. VII pagina 3428 e seg.) poggiano le disposizioni di questo articolo (1).

---

(1) Anche nella pluralità delle legislazioni straniere è prefisso un certo termine all'esercizio dell'abbandono. Il *Code de Commerce* (Art. 373 nella forma modificata colla legge del 3 Maggio 1862) dispone: *Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes d'Europe ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées; dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle ou de la perte arrivée ou de la prise conduite en Afrique en deçà du Cap de Bonne-Espérance ou en Amérique en deçà du Cap Horn; dans le délai de dix-huit mois après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde; et ces délais passés les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.* — Art. 375 (V. nota all'Art. 866). Nei casi degli Art. 387 e 394 (sovra riportati) il termine per l'abbandono comincia soltanto dopo decorsi i termini fissati in questi articoli per poter fare l'abbandono: CAUMONT pag. 376 n. 668; BOISTEL pag. 1086. Anche il Codice di commercio olandese (Art. 670-672) ha tali termini fissi: così pure li hanno i Codici di Commercio spa-

---

[a] *Art. 637 Cod. Comm. L'abbandono deve essere fatto agli assicuratori nel termine di tre mesi dal giorno della ricevuta notizia del sinistro, se questo è avvenuto nel Mediterraneo, nel Mar Nero od in altri mari d' Europa, nel Canale di Suez o nel Mar Rosso: di sei mesi, se il sinistro è avvenuto negli altri mari dell' Africa, occidentali e meridionali dell'Asia ed orientali dell' America; di un anno, se il sinistro è avvenuto in altro luogo. — In caso di arresto per ordine di una Potenza o in caso di preda, questi termini non decorrono che dalla scadenza di quelli stabiliti nell' articolo precedente* (da noi sovra riferito) — Il più volte citato Art. 16 della polizza italiana su merci fissa a sei mesi dal ricevimento della notizia del sinistro o della perdita il termine per fare l' abbandono.

2. Un abbandono del riassicurato rimpetto al riassicuratore presuppone evidentemente un abbandono dell'assicurato. Verificandosi questo però, è lasciato in facoltà dell' assicuratore il fare da parte sua del pari l' abbandono al riassicuratore o l' attendere il seguito degli eventi. Però egli deve decidersi entro il termine legale per l' abbandono (Prot. VII pag. 3436 e seg.) (1).

Art. 869.

Dopo trascorso il termine dell'abbandono, questo è inammissibile senza pregiudizio del diritto dell' assicurato di pretendere il risarcimento di un danno in conformità agli altri principii [a].

Se nel caso di presunzione di perdita della nave è inosservato il termine dell' abbandono, l'assicurato può pretendere invero il risarcimento di un danno totale: egli deve però, se la cosa assicurata ricomparisce e se ne deduce che non v' ha perdita totale, rimborsare la somma assi-

gnuolo (Art. 904-908), ed italiano (Art. 687), il *Code de Commerce* belga II Art. 207, 208 e la legge marittima per la Finlandia Art. 222, 226.

Nel diritto inglese non v' è alcun termine fisso per l' abbandono. Questo deve essere dichiarato *within a reasonable time after receiving intelligence of the loss*, e se si presenta un caso indubbio di abbondono, la *notice of abandonment* deve aver luogo *immediately on receipt of the intelligence:* Arnould II pag. 853 e seg.

(1) Il diritto francese non concede al riassicurato un termine speciale per l' abbandono. Per il caso, che l' assicurato attenda per fare la dichiarazione dell'abbandono l'ultimo momento del termine, alcuni scrittori hanno espressa l'opinione che il riassicurato *doit jouir du délai pour le protêt accordé en matière de lettre de change.* Ma la pratica rigetta quest'opinione. *C'est au réassuré à stipuler à son profit un délai supplémentaire,* dice il Caumont pag. 377 n. 677.

[a] La comminatoria della decadenza, in caso di decorrenza dei termini su accennati, la troviamo sì nell'*Art. 687 ult. alin. Cod. Comm.*, come in fine all'Art. 16 della polizza italiana su merci. V. il richiamo all'*Art. 687 Cod. Comm.* contenuto nell'*Art. 924 al. 3 in fine Cod. Comm.*

curata, a richiesta dell' assicuratore, contro rinuncia di quest'ultimo ai diritti, che gli competono, giusta l'Art. 863, in seguito al pagamento della somma assicurata, ed accontentarsi del risarcimento di un danno parziale eventualmente sofferto.

L'eccezione, che l'alinea secondo dell'articolo consente al principio stabilito nell'alinea primo (1), poggia sulla considerazione che questo principio nel caso di mancanza di notizie toglierebbe di regola all' assicurato, in caso di poca verosimiglianza di ritorno di navi presumibilmente perdute, ogni prospettiva di risarcimento, mentre esso nei casi del n. 2 dell'Art. 765 gli toglie solo il diritto di far valere in una determinata forma più favorevole il danno sofferto (Prot. VII pag. 3438).

Art. 870.

La dichiarazione dell' abbandono deve, per essere valida, esser fatta senza riserva e condizioni ed estendersi a tutto l' oggetto assicurato, in quanto questo era esposto ai rischi del mare al tempo del sinistro.

Se però l'oggetto non era assicurato per tutto il valore, l' assicurato è obbligato a far l'abbandono solo della parte proporzionale dell' oggetto assicurato.

La dichiarazione d' abbandono è irrevocabile [a].

---

(1) Giusta il diritto francese, il termine per l'abbandono ha per lo appunto il carattere di un termine di prescrizione: *Code de Commerce* (Art. 431): *L'action en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'Art. 373*. V. Bédarride, IV n. 1458; Boistel, pag. 1111.

---

[a] *Art. 639 Cod. Comm. L' abbandono delle cose assicurate non può farsi nè in parte nè sotto condizione. — Esso comprende soltanto le cose, che formano oggetto dell' assicurazione e del rischio.*

1. Conformemente alle legislazioni straniere (1), il Codice di Commercio ha disposto che l'abbandono non solo debba essere fatto senza riserve e senza condizioni, ma anche estendersi a tutti gli oggetti compresi nell'assicurazione, sicchè p. es., nel caso di un'assicurazione, che comprenda la nave ed il nolo, l'abbandono non può essere limitato alla nave. Questo principio è basato nella natura delle cose; in ispecial modo è evidente che l'assicurato possa pretendere il pagamento di tutta la somma assicurata solo se è pronto a cedere tutti quelli oggetti, per cui tale somma fu stabilita nel contratto.

È una *quaestio facti* il decidere, quali oggetti siano da riguardarsi come assicurati insieme. In una polizza tassata si guarda, se per i diversi oggetti sia stabilita un'unica stima o se per ognuno di essi sia convenuta una stima speciale. Nel primo caso gli oggetti possono essere abbandonati solo cumulativamente: nel secondo può anche ogni singolo oggetto essere abbandonato (V. all'Art. 798; Cfr. Sentenza del Supremo Tribunale di Appello di Lubecca del 20 Marzo 1847, SEUFFERT, *Archiv* III n. 96); di rincontro nel caso di polizza non tassata non tutti gli oggetti, che sono compresi in una somma assicurata cumulativa, vanno riguardati senz'altro come un solo oggetto d'assicurazione (V. Art. 802 ed il relativo commento; cfr. in generale Prot. VII pag. 3440).

2. Se più assicuratori hanno assunta l'assicurazione, l'abbandono è fatto a ciascuno *pro rata*.

3. Gli oggetti compresi in un'unica assicurazione sono però oggetto dell'abbandono solo in quanto fossero tuttora esposti ai rischi del mare al tempo dell'avvenimento, che lo ha riguardato. Se p. es. una parte del carico fosse già prima scaricata in un porto intermedio, l'assicurato non sarebbe tenuto a fare insieme l'abbandono anche di questa (Prot. VII pag. 3440 e seg.).

4. La dichiarazione di abbandono è irrevocabile per l'as-

---

(1) Così dispone il *Code de Commerce* (Art. 372): *Le delaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel. Il ne s'étend qu'aux effets, qui sont l'objet de l'assurance et du risque.* Così pure i Codici di Commercio olandese (Art. 677), spagnuolo (Art. 903), italiano (Art. 639), il *Code de Commerce* belga (II Art. 202), la legge marittima per la Finlandia (Art. 227), ed il diritto inglese (ARNOULD, II pag. 847 e seg.)

sicurato, senza che a ciò sia necessaria un' accettazione da parte dell' assicuratore. Evidentemente questi non può insistere sull' abbandono, se egli stesso prima ne ha contestato l'ammissibilità, e l'assicurato, riconoscendone l' inammissibilità, ha desistito dalla contestazione (Prot. VII pag. 3444).

5. Il Codice non ha prescritto una forma qualsiasi per la dichiarazione di abbandono (1). Essa può farsi quindi sì verbalmente come per iscritto.

Art. 871.

La dichiarazione di abbandono è inefficace, se i fatti, ai quali è appoggiata, non si confermano o non sussistono più nel momento della comunicazione della dichiarazione. Di rincontro essa è obbligatoria per ambo le parti, quand' anche posteriormente si verifichino circostanze, il cui verificarsi prima avrebbe escluso il diritto all' abbandono [a].

---

(1) Il Codice prussiano aveva prescritto una tale formalità. Esso dispone (§ 2822, II, 8): *La notificazione dell' abbandono deve farsi giudizialmente o per mezzo di un notaio o di mediatori giurati.* Il *Code de Commerce* prescrive quale formalità per la dichiarazione di abbandono una notificazione dell'avvenimento, che dà luogo allo stesso, la quale l'assicurato deve far pervenire all'assicuratore entro tre giorni, dacchè è venuto a cognizione dell'avvenimento. *Code de Commerce* Art. 374 *(Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents au risque des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis, qu'il a reçus. La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis)* [b]. Art. 387 (V. nota all'Art. 365); Art. 390. Al diritto francese sono estranee altre formalità: così all'inglese. Come ovunque, anche qui la dichiarazione di abbandono è comunemente scritta: Arnould pag. 850 e seg. Le Condizioni norvegesi del 1881 (§ 102) prescrivono di rincontro la dichiarazione scritta.

---

[a] Cfr. *Art. 640 Cod. Comm. Notificato ed accettato o dichiarato valido l' abbandono, le cose assicurate appartengono all'assicuratore dal giorno in cui fu fatto.... — L'assicuratore non può sotto pretesto di ritorno della nave dispensarsi dal pagare la somma assicurata.*

[b] Cfr. circa l' obbligo di notificare gli avvisi gli *Art. 627* e *630 Cod. Comm.*, che già avemmo occasione di riferire.

Secondo la legge, il momento della dichiarazione d'abbandono apparisce il momento decisivo, in base al quale vanno regolati in seguito tutti i diritti delle parti. Perciò, anche dopo la decorrenza del termine per la presunzione di perdita o di quel termine, dopo decorso il quale una nave fino allora arrestata può essere abbandonata, quindi anche dopo che l'assicurato ha acquistato il diritto di fare l' abbandono e fino al momento dell' abbandono, questo diritto può andare nuovamente perduto in virtù di un mutamento dello stato delle cose (p. es. in virtù del ritorno della nave, di cui mancavano notizie, o per la liberazione della nave arrestata). Esso resta affatto impregiudicato da un mutamento dello stato delle cose verificatosi in seguito (1).

È irrilevante, se il mutamento dello stato delle cose verificatosi prima che sia emessa la dichiarazione dell'abbandono sia stato noto solo posteriormente alle parti od all' assicurato solo: come si guarda in generale soltanto, se un fatto, che dà diritto all'abbandono, sia avvenuto entro il periodo di tempo

---

(1) Il diritto inglese si scosta da ciò. Secondo lo stesso, dà norma non il momento in cui è data la *notice of abandonment*, ma quello in cui è promossa l' azione, se l' assicuratore non accetta volontariamente l'abbandono. *If however*, dice l'Arnould, II pag. 919, *befor action brought, the ship be recaptured and restored to the possession or control of her owners, either undamaged or only partially damaged, the assured cannot recover as for a total loss, even though the loss was total at the time he gave such notice. The principle of the English law is that the nature of the damnification at the time of action brought is the sole criterion of the right to recover as for a total loss.* La dichiarazione d' abbandono accettata da parte dell'assicuratore è certo obbligatoria per ambe le parti, prescindendo dal caso di un errore di fatto (Arnould II pag. 858 e seg.). Secondo il diritto degli Stati Uniti, si guarda invece solo allo stato delle cose al tempo della dichiarazione di abbandono. *The facts, as they exist at the time when a notice of abandonment is given, must be such as to justify it: but if they be so, then the rule is, that an abandonment once rightfully made is binding and conclusive between the parties, and the rights flowing from it become vested rights, and are not to be devested by any subsequent events:* Kent *Commentaries* III pag. 324.

Il diritto francese concorda col germanico. Il *Code de Commerce* dispone (Art. 385): *Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les*

indicato, mentre non si tiene conto della circostanza, se un tale fatto sia stato ritenuto sussistente da una od anche da ambedue le parti.

Art. 872.

In virtù della dichiarazione di abbandono passano all' assicuratore tutti i diritti, che spettavano all'assicurato riguardo all'oggetto abbandonato [a].

L' assicurato deve prestare garanzia all' assicuratore per i diritti reali, che gravino sull' oggetto abbandonato al tempo della dichiarazione di abbandono, salvo che questi non si basino su rischi, per i quali l' assicuratore doveva rispondere a termini del contratto di assicurazione.

Se la nave è abbandonata, spetta all' assicuratore il nolo netto del viaggio, nel quale si è verificato il sinistro, in quanto il nolo sia guadagnato solo dopo la dichiarazione di abbandono. Questa parte del nolo è calcolata secondo i principii, che valgono per la determinazione del nolo proporzionale alla distanza.

Se il nolo è assicurato separatamente, l' assicuratore di questo deve sopportare la perdita, che da ciò deriva per l'assicurato [b].

---

effets assurés appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du delaissement. L'assureur ne peut, sous pretexte du rétour du navire, se dispenser de payer la somme assurèe. La sentenza quì equiparata all' accettazione dell' assicuratore è la pronuncia, colla quale, in seguito all' azione promossa dall' assicurato, è riconosciuta la regolarità dell' abbandono nel caso in cui l' assicuratore non si induca ad accettarlo spontaneamente (Cfr. Pardessus III pag. 854).

---

[a] Vedi il sovra riferito *Art. 640 Cod. Comm.*

[b] Il Capitolato d'assicurazione marittima per corpo, attrezzi, colonna ed armamento di bastimento sulla piazza di Genova dispone all' Art. 14 che riguardo ai bastimenti a vela spetti agli assicuratori cogli avanzi del bastimento,

1. Il Codice di Commercio ha riguardato l'abbandono come un vero atto di trasmissione riguardo alla cosa assicurata. Il riconoscimento di questo sistema adottato dalle legislazioni straniere (1) fu designato alla Conferenza di Amburgo come di somma importanza per l'assicuratore, in quanto che questi non avrebbe altrimenti veste legittima per prendere le misure necessarie per il salvamento della cosa abbandonata, per reclamare la nave arrestata etc. (Prot. VII pag. 3447).

2. Gli oneri derivanti all'assicuratore dopo la trasmissione dell'oggetto assicurato devono evidentemente essere a carico di lui divenuto ormai il vero proprietario della cosa. Quelli sorti prima possono però essergli addossati solo in quanto egli risponda, in conformità al contratto di assicurazione, per i sinistri, che hanno dato causa agli stessi. Gli altri oneri l'assicurato deve sopportarli dopo come prima. Invero, malgrado l'abbandono, continuano a sussistere i diritti reali dei creditori sulla cosa assicurata, e l'assicuratore non può impedire che siano fatti valere. Perciò anche l'assicurato, se egli all'atto dell'abbandono pretende l'intiera somma assicurata, è tenuto verso l'assicuratore a prestare cauzione per i diritti reali e-

---

(1) Così nel diritto francese: *Code de Commerce* Art. 385 (V. nota precedente). *Le délaissement*, si legge nel Caumont pag. 386, n. 794, *a pour effet de transporter la propriété des effets. Il n'y a pas besoin, pour opérer la saisine, d'un acte de transport.* Così pure nei Codici di Commercio olandese (Art. 678) ed italiano (Art. 640) e nel diritto inglese: Arnould II pag. 868 e seg.

---

il nolo del viaggio in corso (Cfr. Art. 9) esatto o da esigere, compreso quello degli scali fatti o della porzione di merci già scaricata nel porto di destinazione, quando durante lo scarico avvenisse il sinistro. — Non possono far parte dell'abbandono i noli di un viaggio terminato. È ritenuto compreso nell'abbandono, e spetta agli assicuratori, il nolo esatto anticipatamente senz'obbligo di restituirlo, ancorchè le merci vadano perdute e la nave sia colpita dal sinistro, mentre non ha a bordo alcun carico. Quanto ai piroscafi il nolo devoluto agli assicuratori è solo quello delle merci esistenti a bordo all'epoca del sinistro state salvate e non pagate anticipatamente, ed in compenso l'armatore deve rilevare l'assicuratore da ogni debito per paghe dell'equipaggio fino al giorno del sinistro. — Giusta il successivo Art. 15, « per le assicurazioni parziali di colonna ed armamento, dovendo aver luogo l'azione d'abbandono, è considerato ricupero fino a concorrenza della somma in rischio il nolo esatto dall'armatore in anticipazione, anche in forma di imprestito; sul quale gli compete azione di compensare ogni spesa di armamento e colonna fatta pel viaggio in corso ».

ventualmente esperibili contro la cosa abbandonata. (Prot. VII pag. 3448 e seg.).

3. Il Codice non ha, come altre legislazioni (1), stabilito il principio che all' assicuratore del corpo della nave debba essere colla nave abbandonato sempre tutto il nolo del viaggio, nel corso del quale si è verificato l' avvenimento, che determina l' abbandono. Esso gli ha invece attribuita la parte del nolo del viaggio in discorso relativa al tempo posteriore alla dichiarazione d'abbandono. Questa disposizione, che in prima lettura fu respinta e fu accolta solo in seconda lettura, è conforme alla natura delle cose. La nave si trova in proprietà dell' assicuratore, che ne sopporta tutti i rischi e tutti gli oneri; non si può pretendere da lui che lasci la nave all' assicurato per l'acquisto del nolo (Prot. VII pag. 3449, 3456; VIII pag. 4396). La disposizione, che obbliga l'assicuratore del nolo a compensare all'assicurato la quota del nolo relativa al tempo posteriore alla dichiarazione d'abbandono od a subire nell'abbandono del nolo la perdita di questa quota, fu motivata alla Conferenza d'Amburgo col dire che, se pure la prossima causa della perdita del nolo è un atto volontario dell'assicurato, però tutto il fatto, che ha determinato l' abbandono, e con ciò la perdita per l' assicurato della nave e della quota in esame del nolo, apparisce quale conseguenza di un sinistro di mare, e perciò riguardo al nolo deve risponderne l' assicuratore del nolo (Prot. VII pag. 3451).

---

(1) Così il diritto inglese: Arnould II pag. 969 e seg.). *(it was — determined, — that an abandonment to the underwriter on ship transfers to him not merely the hull, but the use of the ship, and the advantages resulting from that use by the completion of the voyage — in a word, that abandonment is equivalent to a sale of the ship, and therefore, operates a complete transfer of all rights consequent upon a sale, including freight).* Il *Code de Commerce* dispone (Art. 3869): *Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans prejudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer et des frais et dépenses pendant le voyage.* Perciò è compreso nell' abbandono il nolo per le merci, che furono salvate dal sinistro determinante l'abbandono. Cfr. Boistel pag. 1090. Col *Code* concorda pure il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 915).

Art. 873.

Il pagamento della somma assicurata può essere preteso solo dopo che si siano comunicati all' assicuratore i documenti, che servono a giustificare l'abbandono, e sia trascorso un termine conveniente per l' esame di essi. Se l' abbandono è fatto per mancanza di notizie della nave, fanno parte dei documenti da comunicarsi attestazioni degne di fede circa il tempo, in cui la nave ha lasciato il porto di partenza, e circa il mancato arrivo della stessa nel porto di destinazione durante il termine per la presunzione di perdita.

L' assicurato è tenuto a denunciare all' assicuratore, per quanto sia in grado di farlo, all' atto della dichiarazione di abbandono, se e quali altre assicurazioni siano prese relativamente all' oggetto abbandonato, e se e quali debiti a cambio marittimo od altri oneri lo gravino. Se è omessa la denuncia, l' assicuratore può ricusare il pagamento della somma assicurata, fino a che sia fatta in seguito la denuncia; se è pattuito un termine per il pagamento, questo comincia solo dal momento in cui è fatta la denuncia [a].

Le disposizioni di questo articolo si trovano anche in alcune legislazioni straniere (1). Il Codice non riconosce però, a

---

(1) *Code de Commerce* (Art. 379): *L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances, qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit*

---

[a] L'obbligo dell' assicurato di consegnare all' assicuratore tutti i documenti, che riguardano le cose assicurate, è sancito pure dall' *Art. 640 Cod. Comm.* — L'*Art. 638 Cod. Comm.*, premesso che l' assicurato, notificando gli avvisi ricevuti, ha la scelta fra il fare l' abbandono con intimazione all' assicuratore di pagare la somma assicurata nel termine stabilito dal contratto o dalla legge od il riservarsi di farlo nei termini legali, impone all' assicurato di di-

differenza del Codice prussiano (1) e di alcune legislazioni straniere (2), un termine fisso per il pagamento. La durata del termine conveniente, che la legge consente all' assicuratore per l' esame dei documenti, che giustificano l'abbandono, è naturalmente rimessa al prudente criterio del giudice.

Giusta le Condizioni generali, il credito dell'assicurato per il risarcimento scade ed è esperibile affatto in generale, quindi anche nel caso di abbandono, dopo due mesi dal giorno della dichiarazione, purchè simultaneamente, o già prima, sia presen-

---

commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier la dite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement. (Art. 380): *En cas de déclaration frauduleuse l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées, non obstant la perte ou la prise du navire.* (Art. 383): *Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.* Affatto conforme è il *Code de Commerce* belga (II Art. 211, 212, 214).

Anche i Codici di Commercio spagnuolo (Art. 911, 912) ed olandese (Art. 675) concordano cogli Art. 379 e 380.

(1) § 2310 *Allgemeine Landrecht* II, 8: *Due mesi dopo il giorno, in cui gli è pervenuta la dichiarazione, l'assicuratore deve fare il pagamento contro rilascio dei documenti necessarii.*

(2) *Code de Commerce* (Art. 382): *Si l'époque du payement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement* [a]. Così pure il *Code de Commerce* belga (II Art. 213). Giusta il Codice di Commercio olandese (Art. 680), il termine legale per il pagamento è di sei settimane dal giorno, in cui è fatta la dichiarazione di abbandono. Dopo questo termine l'assicuratore deve pagare gli interessi legali.

---

chiarare nel far l' abbandono le assicurazioni fatte ed ordinate ed i prestiti a cambio marittimo ricevuti, sotto comminatoria che il termine decorra solo dal giorno, in cui la dichiarazione sia notificata, senza però che sia prorogato il termine per promuovere l' azione di abbandono: in caso di dichiarazione fraudolenta, l' assicurato perde ogni diritto derivante dal contratto di assicurazione.

[a] L'*Art. 681 Cod. Comm.* stabilisce per il pagamento della somma assicurata da parte dell' assicuratore, in caso di abbandono, il termine di due mesi dal fatto abbandono, sempre che l'assicurato abbia entro tale termine provato il sinistro, che dà luogo all' abbandono: se è fatta opposizione, ciascuno degli opponenti, ed anche l'assicurato, può domandare che la somma sia depositata.

tato all' assicuratore il calcolo del danno coi relativi documenti (V. § 143 al. 3. V. sotto all'Art. 886 n. 5), e naturalmente siasi pure ottemperato alle norme del § 124 al. 1 corrispondente all'Art. 873 al. 1.

Art. 874.

Anche dopo la dichiarazione di abbandono, l' assicurato è tenuto a provvedere per il salvamento delle cose assicurate e ad ovviare a danni maggiori, giusta la disposizione dell'Art. 823, e finchè l' assicuratore stesso sia in grado di provvedervi.

Se l' assicurato apprende che sia ricomparso un oggetto riguardato perduto, deve subito comunicare ciò all' assicuratore e prestargli, se richiesto, l'aiuto necessario per il ricupero o per la realizzazione dell'oggetto.

L' assicuratore deve rimborsare le spese: egli deve anche provvedere all'assicurato, se richiesto, una conveniente anticipazione [a].

1. Giusta l' alinea primo, l' assicurato è tenuto a prendere tutte le misure, che prenderebbe il proprietario, dirette al salvamento degli oggetti assicurati e ad ovviare a danni maggiori. Secondo le circostanze, egli deve quindi procedere anche alla realizzazione delle cose, di cui si tratta, per conto dell' assicuratore.

2. La prestazione di aiuto, che l'alinea secondo impone particolarmente all' assicurato nell' interesse dell' assicuratore, consiste nell' impartire gli ordini opportuni al capitano della nave abbandonata, nel procurare le polizze di carico circa le merci abbandonate, nel tenere l' opportuna corrispondenza cogli uffici, che hanno preso in custodia l' oggetto abbandonato.

Ciò fu alla Conferenza di Amburgo motivato nel modo se-

---

[a] Vedi l'*Art. 629 Cod. Comm.* a suo luogo riportato, insieme ai corrispondenti articoli dei moduli di polizza sulla nave e su merci.

guente: L'abbandono non trasmette all'assicuratore nessuno dei diritti, che l' assicurato ha, nelle assicurazioni del corpo della nave, verso il capitano in virtù dei suoi rapporti contrattuali, e nelle assicurazioni del carico, verso il noleggiante e verso il capitano quale rappresentante di questo. Se l'assicurato dovesse prestare a favore dell' assicuratore solo i servigi menzionati nell'alinea primo, l'assicuratore dovrebbe quanto meno superare spesso grandi lungaggini prima di giungere a far valere il suo diritto, inquantochè, per esempio, il capitano può rifiutarsi di ottemperare agli ordini dell' assicuratore riguardanti la nave o di rilasciare le merci senza consegna delle polizze di carico. Anche nell'esercizio dei diritti, che passano a lui in virtù dell' abbandono, l' assicuratore dovrebbe spesso giustificare la sua veste in via contenziosa. Questi inconvenienti sono per la massima parte evitati, se l'assicurato presta all'assicuratore i suoi buoni servigi (1) (Prot. VII pag. 3460).

3. La legge ha esplicitamente imposto all' assicuratore di sopportare le spese tanto per il caso dell'alinea primo, quanto per quello dell'alinea secondo. Devesi decidere a termini del-

---

(1) I moduli generali di polizza francese per l'assicurazione di merci contengono le seguenti disposizioni (Art. 18): *Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut, dans les cas de sinistres, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, prendre ou requérir toutes mesures conservatoires, sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait acte de propriété. — L'assureur peut, notamment en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir lui-même à la réexpédition des marchandises à leur destination. L'assuré doit lui fournir, s'il en est requis, tous documents utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution des mesures conservatoires. L'assuré est responsable de sa négligence à prevenir les assureurs ou leurs agents, ou à prendre lui même les mesures de conservation, ainsi que des obstacles qu'il apporterait à l'action des assureurs.* Nei moduli di polizza per l'assicurazione del corpo della nave, si trovano (Art. 30) gli alinea primo e terzo; soltanto nell'alinea primo in luogo che *au sauvetage des objets assurés* è detto *au sauvetage ou renflouement du navire,* ed alla fine di questo alinea è aggiunto anche il principio: *l'assureur peut notamment faire remorquer à ses frais le navire assuré.* Cfr. *Code de Commerce* Art. 381. Vedi anche per il diritto inglese Arnould II pag. 871 e seg., in cui all'assicurato è imposto lo stesso obbligo, facendo rinvio alla *sue ande labor clause,* di cui fu già fatta altrove menzione.

l'Art. 290, se l'assicurato abbia diritto ad una provvigione per le sue prestazioni di servigi (Prot. VII pag. 3462). Perciò può pretenderla, se egli stesso è commerciante e se la prestazione di servigi rientra nella cerchia dell' azienda mercantile. Le Condizioni generali (§ 125) dispongono invece in un modo esplicito:

L' assicurato non ha diritto di mettersi in conto una provvigione per le sue prestazioni.

Art. 875.

L' assicurato deve, qualora l' assicuratore riconosca la legittimità dell' abbandono, rilasciare, a richiesta ed a spese di lui, un documento autentico di riconoscimento del trapasso di diritti avvenuto in virtù della dichiarazione di abbandono giusta l'Art. 872 *(Reversale di abbandono)* e consegnare i documenti, che si riferiscono agli oggetti abbandonati [a].

Il reversale di abbandono deve servire a legittimare l' assicuratore ed a fornirgli la possibilità di far valere a suo beneplacito i diritti acquistati coll' abbandono.

Il reversale non è contemplato dal codice come un accessorio necessario della dichiarazione d' abbandono dell' assicurato, ma anzi il rilascio di esso presuppone una analoga richiesta dell' assicuratore, il quale è autorizzato a farla solo qualora abbia accettato l' abbandono (Prot. VII pag. 3462 e seguenti).

Art. 876.

Nel caso di un danno parziale alla nave il danno consiste nell'ammontare delle spese di riparazione da constatarsi in conformità alle disposizioni degli Art. 711 e 712, in quanto queste ri-

---

[a] *Art. 640 Cod. Comm.*

guardino le avarie, che sono a carico dell'assicuratore [a].

1. Riguardo alla constatazione delle spese di riparazione il Codice ha rinviato alle disposizioni date in proposito in tema di avaria comune. Perciò, nel caso che la nave sia riparata durante il viaggio, danno norma le spese fatte per la riparazione, ma non oltre l'ammontare rilevato da periti, o, quando non sia stato possibile di fare una stima, le spese realmente fatte, e nel caso che la riparazione non avvenga durante il viaggio, le somme stimate dai periti.

2. Il Codice non impone all'assicurato riguardo ai suoi rapporti coll'assicuratore l'obbligo di procedere alla riparazione, sia che la nave giunga senz'essere riparata nel porto di destinazione, sia che non sia per essa possibile in quello stato il compimento del viaggio. La legge infatti distingue esplicitamente solo i casi in cui la riparazione abbia luogo durante il viaggio e quelli in cui ciò non avviene. L'assicurato può quindi pretendere un'indennità corrispondente all'ammontare della stima, quand'anche ometta la riparazione e venda la nave. Se però l'armatore vuole proseguire il viaggio, cui si riferisce l'assicurazione, deve fare le riparazioni richieste dalla sicurezza di esso, inquantochè egli altrimenti non può pretendere dall'assicuratore il risarcimento per alcun danno, che si verifichi durante il viaggio e provenga dall'avere omessa la riparazione (Art. 825).

Le Condizioni generali (§ 130) contengono a tale riguardo le seguenti disposizioni:

Se l'assicurazione finisce nel luogo suddetto (cioè dove si trova la nave danneggiata), *è lasciato al criterio dell'assicurato il decidere, se ed eventualmente quando voglia procedere alla riparazione della nave o quali altre disposizioni*

[a] Il nostro Codice non ha creduto di precisare il concetto di danno parziale ed il criterio per liquidarne il risarcimento nelle varie rispettive specie di assicurazione, limitandosi a dire (*Art. 632 ult. al.*) che nei casi in cui non è ammesso l'abbandono l'assicurato non può chiedere che il risarcimento delle avarie sofferte. Riguardo all'indennità in caso di avaria alla nave vedi l'Art. 8 altrove riferito del Capitolato d'assicurazione per corpo ed attrezzi, colonna ed armamento di navi.

voglia prendere riguardo alla stessa. In qualunque modo si comporti, gli è prestata dall'assicuratore l'indennità in conformità alla stima, ed anzi solo in base a questa. L'ammontare della riparazione eventualmente eseguita non riguarda perciò l'assicuratore, come non lo riguardano le spese per procurarsi le somme, che siano o siano state necessarie per la riparazione medesima.

Se al contrario l'assicurazione non finisce nel luogo, in cui si trova la nave danneggiata, se p. es. nel caso di assicurazione per un solo viaggio la nave non ha raggiunto il luogo di sua destinazione, ovvero se si ha un' assicurazione non ancora finita per più viaggi od a tempo, si deve procedere senza ritardo alla riparazione. Dopo il compimento della riparazione l'assicurato è tenuto a presentare all'assicuratore i conti della riparazione. Se l'ammontare totale, che è stato speso per rimuovere il danno che incombe all'assicuratore, non ammonta all'importo della somma a ciò preventivata nella stima, deve porsi a base dell'indennità solo quel minore importo.

Le Condizioni di Brema dispongono nel modo seguente:

§ 58 n. 9. *La riparazione, quando in generale sia intrapresa, deve essere incominciata appena sia possibile secondo le circostanze ed essere ultimata colla maggior possibile sollecitudine. Se l'assicurato od il suo rappresentante la ritarda senza un motivo del tutto soddisfacente secondo un equo criterio, e se si può a giudizio di periti riguardare come non inverosimile che il danno sia divenuto maggiore in causa del ritardo, l'assicuratore è autorizzato a dedurre almeno il 25 per cento dalla somma, che è a carico di lui, senza pregiudizio del suo diritto ad una deduzione maggiore, qualora provi che il danno*

derivato dal ritardo sia ammontato a più del 25 per cento.

Deve riguardarsi come motivo sufficiente del ritardo alla riparazione, se il capitano, col consenso dei rappresentanti degli assicuratori, richiede prima istruzioni, inviando la stima del danno.

n. 6. *La compiuta riparazione dei danni, qualora l'assicurato vi proceda, devesi subito dopo dimostrare colla presentazione dei conti.*

§ 59. *Se le spese di riparazione stimate differiscono da quelle realmente incorse, l'assicuratore compensa solo quell'importo, che, confrontando le due somme, risulta il minore, e previa deduzione della differenza fra il vecchio ed il nuovo.*

Se egli omette la riparazione, è risarcita solo la somma stimata sotto eguale deduzione.

Se la constatazione del danno ebbe luogo in un porto del Weser, l'assicurato è autorizzato a pretendere il risarcimento del danno sotto deduzione della differenza tra vecchio e nuovo secondo la stima da presentarsi all'assicuratore prima dell'inizio di qualunque riparazione, ma deve manifestare parimenti questa richiesta all'assicuratore prima dell'inizio di qualunque riparazione (1).

Se, giusta le norme precedenti, la stima delle spese di riparazione è presa sola per base, il rischio degli assicuratori cessa anche nelle assicurazioni a tempo colla relativa denuncia senza restituzione di premi.

---

(1) Riguardo alla questione, se gli assicuratori debbano rispondere per tutto l'importo delle spese di riparazione così rilevate o per quale parte, devesi osservare il § 81 delle Condizioni di Brema: *Navi o parti di navi assicurate, che non siano stimate nella polizza, sono portate in conto in avaria particolare in ragione di 170 Marchi per ogni tonnellata di registro.*

3. Conformemente al Codice di Commercio (Art. 712) le Condizioni generali e quelle di Brema riservano all'assicuratore il diritto di fare una deduzione dall' ammontare delle spese di riparazione per le navi non nuove. Mentre però esse hanno stabilito anche il principio che per la differenza fra vecchio e nuovo sia da fare una riduzione di un terzo, si scostano nelle particolarità dal Codice specialmente riguardo alle deduzioni da farsi per la fasciatura metallica.

Poichè le Condizioni di Brema (§ 59) differiscono solo in alcuni punti dalle Condizioni generali (uno dei quali è invero di grande importanza), ma concordano con queste nel resto quasi letteralmente, in seguito si indicheranno soltanto le disposizioni delle Condizioni generali e solo si rileveranno le divergenze delle Condizioni di Brema.

Il § 130 delle Condizioni generali dispone:

Quando l' ammontare complessivo delle spese di riparazione è accertato in base sia alla stima sia all' effettiva esecuzione della riparazione, per la definitiva determinazione dell'importo, che l'assicuratore deve risarcire, si fanno da quell' ammontare le seguenti deduzioni:

A. *In tutti i casi, in cui non si fa luogo ad eccezioni in conformità a quanto segue, si deduce per la differenza fra il vecchio ed il nuovo un terzo di tutto l' ammontare determinato di quelle spese.*

Le eccezioni sono:

1. *Nessuna deduzione vien fatta nel caso di danni*

a) *al corpo od all'alberatura della nave, se questa al tempo dell' avaria non era ancora in acqua da un anno intero;*

b) *a singole parti del corpo, dell'alberatura o degli altri accessorii della nave, se le parti danneggiate od andate perdute fossero state nuove all' atto di intraprendere il viaggio, in cui si verificò il danno, senza guardare nel resto, se la*

nave fosse stata nuova od avesse già fatto uno o più viaggi (1);

c) *alle ancore della nave.*

Infine non è fatta alcuna deduzione

d) *dall' importo di quelle riparazioni provvisorie e necessarie, che furono eseguite in un porto di rilascio forzato al solo scopo di porre la nave in grado di intraprendere il viaggio alla volta di un luogo, in cui possa essere fatta la vera e propria riparazione.*

2. *Riguardo ai seguenti oggetti vien fatta una deduzione minore o maggiore di un terzo, o non si fa luogo in generale ad un risarcimento delle spese relative:*

a) *per i danni alle catene delle ancore (prescindendo dal primo viaggio, per cui sono state adoperate: vedi* 1 b) *si deduce un sesto;*

b) *per i danni alle fasciature metalliche valgono le norme seguenti:*

Nel caso di danni, che si verificano in una fasciatura di rame o di metallo giallo nel primo viaggio, dopo che è applicata alla nave, non è fatta alcuna deduzione: per i viaggi successivi è dedotto 1⁄5 fino al decorso del primo anno, 2⁄5 per i viaggi del secondo anno, 3⁄5 per quelli del terzo e 4⁄5 per quelli del quarto. Per i danni, che si verifichino in essa nei viaggi posteriori al decorso

---

(1) Alcun poco più rigorosa è la disposizione delle Condizioni di Brema (§ 59 n. 1):

Nessuna deduzione viene fatta

d) *per i danni alle vele, alle gomene, alle catene e ad altri attrezzi di una nave nuova, per la quale essi siano provvisti nuovi, durante il primo viaggio;*

e) *per i danni alle vele, alle gomene ed alle catene delle ancore anche durante viaggi posteriori, in quanto sia dimostrato che esse fossero ancora affatto nuove e fossero state usate per la prima volta.*

del quarto anno, nessun compenso è prestato all' assicurato.

I danni ad una fasciatura di zinco o di ferro sono riguardati durante i primi tre anni come i danni ad una fasciatura di rame o di metallo giallo. Per i danni, che si verifichino in essa dopo il decorso del terzo anno, nessun compenso è prestato all' assicurato.

Le determinazioni di tempo quì stabilite per le varie specie di fasciature metalliche si calcolano dal giorno, in cui fu finita l' applicazione, fino a quello in cui siasi cominciato a staccarla. La deduzione deve farsi dall' ammontare delle spese della nuova fasciatura, comprese quelle per applicarla (1), *dopo che ne sia stato dedotto il valore della fasciatura vecchia* (2); *e deve tenersi conto eziandio della differenza di peso fra la vecchia fasciatura e la nuova* (3). *Se la vecchia fasciatura aveva per sostrato un fasciame di legno od un sostrato di feltro, di carta o simili, la rinnovazione di questo è calcolata nelle spese di applicazione.*

Se la nave ha un rivestimento di legno

---

(1) Così pure nelle Condizioni di Brema (§ 59 al. 7 n. 8); però quì è aggiunto: *nelle quali* (cioè nelle spese di applicazione) *non sono calcolate però le spese per calafature sotto il metallo.*

(2) Non si scorge il motivo, per cui quì sia stabilito un principio diverso che nell' alinea secondo della lettera *B* (V. pag. 325).

(3) Se p. es. il peso del vecchio metallo è di 1500 chilogrammi e quello del nuovo è di 2000, nello stabilire l' indennità non si tiene calcolo di 500 chilogrammi. Verificandosi il caso inverso, non si deduce dall' ammontare della spesa per il metallo nuovo 1/4 del valore della fasciatura vecchia (TECKLENBORG, *Kommentar* pag. 79 nota). A tale riguardo può dar norma solo il peso originario della vecchia fasciatura, non quello del tempo in cui è tolta. Le Condizioni di Brema lo dicono esplicitamente (§ 59 al. 7 n. 8): *Devesi calcolare a tale riguardo la differenza di peso fra la vecchia fasciatura nel momento in cui fu applicata e la nuova.*

senza sovrapposizione di rame o di altro metallo, la sua durata ordinaria è ritenuta di tre anni; quindi se una rinnovazione di essa ha luogo dopo il decorso di questo tempo, la spesa, che ne deriva, non è risarcita. Nel caso di una rinnovazione precedente la deduzione ordinaria è di un terzo.

c) *qualora la nave sia, in occasione della riparazione causata dai danni, ingrandita, rinforzata o migliorata in altro modo in confronto del suo stato precedente, o qualora siano immessi in essa pezzi nuovi, che non solo costituiscano una sostituzione di pezzi corrispondenti andati perduti o divenuti inservibili, ma la cui aggiunta produca speciale vantaggio per l' assicurato, devesi fare una deduzione straordinaria da determinarsi secondo le circostanze, se nella stima delle spese di riparazione sono stati compresi i suaccennati lavori.*

d) *Non si calcolano a carico dell'assicuratore, e quindi non sono risarcite all'assicurato, le spese, che sono causate da lavori di pittore o di vetraio, come pure dalla riparazione di eventuali ornamenti della nave* (1).

B. *Si deduce inoltre tutto il ricavo od il valore dei pezzi vecchi eventualmente ancora esistenti, che sono o devono essere sostituti con pezzi nuovi.*

Se si fa luogo ad una tale deduzione e simultaneamente alla deduzione per la differenza fra il vecchio ed il nuovo, devesi fare prima quest' ultima deduzione e l'altra va fatta solo dal residuo importo.

A quest' ultimo riguardo le Condizioni di Brema (§ 59 al. 8) stabiliscono il principio opposto:

---

(1) Questa disposizione non si trova nelle Condizioni di Brema. Le spese enumerate alla lettera *d* sono quindi a carico dell' assicuratore.

Se si fà luogo ad una tale deduzione e simultaneamente ad una deduzione per la differenza fra il vecchio ed il nuovo, anzitutto deve farsi la prima e l'altra va poi fatta solo dal residuo importo.

4. Riguardo alle spese da farsi per provvedere il danaro necessario, le Condizioni generali prescrivono ancora (§ 130 al. 3):

Sono a carico dell' assicuratore, quando si debba procedere alla riparazione, anche le spese per provvedere i danari necessari per la riparazione, fatta eccezione per i casi in cui si tratti di una assicurazione a tempo non ancora finita o di un' assicurazione per più viaggi, e la riparazione sia fatta dopo il compimento di un viaggio.

Le Condizioni di Brema (§ 59 al. 6) dispongono:

Le spese per procurarsi le somme necessarie per procedere alla riparazione nel luogo di destinazione non sono a carico dell'assicuratore, fatta eccezione per le ordinarie commissioni per tratte e per le spese cambiarie.

5. Le Condizioni generali, al pari di quelle di Brema, hanno dato ancora disposizioni circa la nomina di periti, che devono stabilire il danno e stimare l'ammontare delle spese di riparazione (Condizioni generali § 128 (1); Condizioni di Brema

(1) A tal fine l'assicurato od il capitano e l'assicuratore od un rappresentante di lui (il quale, quando possa essere rintracciato, deve essere a ciò invitato dal primo) devono nominare ciascuno un perito per imprendere la visita della nave, la constatazione e la stima del danno. Se i periti non possono mettersi d'accordo a questo riguardo, devono procedere alla scelta di un terzo, la cui pronuncia è allora decisiva. Se neppure a questo riguardo si può ottenere un accordo fra di loro, l'assicurato od il capitano deve provocare la nomina di un terzo dal pro-

§ 58 n. 2-4 (1)), e riguardo alla forma ed al contenuto del parere, che essi devono emettere (Condizioni generali § 129 (2), Condizioni di Brema § 58 n. 5 e 7 (3)).

---

prio console ed in mancanza di questo dal tribunale del luogo della avaria; od eventualmente da un console europeo o dell'America settentrionale ivi funzionante, e se neppur questi vi si trova, da un agente del Lloyd o da un comandante di una nave da guerra europea o dell'America settentrionale, che ivi sia presente eventualmente. Se non si può rintracciare l'assicuratore od un rappresentante di lui senza una rilevante perdita di tempo, o se la possibilità di rintracciarli non è nota all'assicurato od al capitano, o se dessi rifiutano la loro cooperazione, l'assicurato ed il capitano devono rivolgersi alle autorità suaccennate per la nomina di due periti ed in caso di bisogno di un terzo.

(1) Le Condizioni di Brema concordano colle Condizioni generali; però in mancanza di una cooperazione dell'assicuratore (o di un agente di questo) fanno nominare i periti congiuntamente dal console germanico od eventualmente da altra autorità e dall'assicurato o dal suo rappresentante (il capitano); essi annoverano fra queste autorità *anche i notai, che dalla legge o dall'uso siano autorizzati nel luogo, in cui si trova la nave, ad ingerirsi in affari di avaria;* esse dispongono che, se non esiste alcuna delle autorità indicate o non vuole prestare la sua cooperazione, l'assicurato stesso od il suo rappresentante (dopochè questo fatto sia annotato nel giornale di bordo) debba scegliere i periti: esse infine non danno alcuna disposizione per il caso che i periti non possano mettersi d'accordo riguardo alla scelta di un terzo.

(2) Riguardo al contenuto del parere, devesi rilevare particolarmente che esso deve contenere *una speciale enumerazione dei singoli danni riscontrati (n. 2 c); una dichiarazione dei periti sul punto quali fra i danni riscontrati siano da attribuirsi a sinistri di mare dell'ultimo viaggio, quali al contrario siano da riguardarsi come conseguenze di altre cause, p. es. del consumo con un uso ordinario, della vetustà, del guasto del legno, del tarlo, di una difettosa costruzione della nave o di un danno sofferto prima dell'incominciamento dell'ultimo viaggio (n. 2 d),* e che la stima delle riparazioni *non può consistere nella semplice indicazione di una somma complessiva,* ma che i singoli danni devono essere *specificatamente fatti oggetto della stima.*

(3) Queste concordano colle Condizioni generali; soltanto dispongono che, se manca un'espressa dichiarazione sul punto quali danni siano da attribuirsi a sinistri dell'ultimo viaggio, debba ritenersi sen-

Le conseguènze dell'inosservanza di queste disposizioni sono diverse nelle Condizioni generali ed in quelle di Brema. Secondo queste, l'osservanza delle disposizioni costituisce per l'appunto una condizione a che si possa proporre una domanda di indennità contro l'assicuratore. Alle disposizioni date circa la nomina dei periti e circa la forma ed il contenuto del parere (§ 58) è infatti premesso il seguente principio:

La dimostrazione del danno e della misura di esso — può essere fornita rimpetto all' assicuratore soltanto nel modo seguente.

Giusta le Condizioni generali, per effetto dell'inosservanza delle disposizioni in esame è solo resa essenzialmente più difficile per l'assicurato la prova, analogamente a quanto dispone il Codice (Art. 888 n. 4). Il § 127 al. 3 delle Condizioni generali dispone infatti:

Qualora non si proceda in conformità a queste disposizioni, resta salvo invero per l' assicurato, quando voglia convenire l' assicuratore per l'indennità, il diritto di fornire la prova che esistessero danni, e quali danni, sulla nave nel tempo in cui si sarebbe dovuto procedere alla visita ed alla stima, come pure che i danni posti a carico dell' assicuratore siano stati causati da sinistri dell'ultimo viaggio; sono però privi di efficacia a tale riguardo quei documenti di visita e di stima, che l' assicurato od il capitano avesse fatto erigere, contravvenendo alle disposizioni sopra date (p. es. quelli eretti unilateralmente, laddove egli doveva provocare il concorso dell' assicuratore o di un rappresentante di lui); inoltre sono escluse

---

z' altro che tutti i danni annoverati derivino da tali sinistri, ma però resti riservata all'assicuratore la prova del contrario. Inoltre esse prescindono dal requisito della stima dei danni, se sia dimostrato che questa non si usa nel luogo di visita, ovvero se la stessa è dichiarata impraticabile dagli ispettori nel certificato di ispezione.

la testimonianza e le eventuali dichiarazioni scritte del capitano come pure di quelle persone, che hanno agito quali corrispondenti dell'assicurato o quali periti nelle visite e nelle stime fatte contrariamente a queste disposizioni, ovvero hanno preso parte come requirenti od in altro modo all' assunzione delle prove.

In certi casi sì le Condizioni generali come quelle di Brema hanno ammessa un'eccezione alla regola. Il § 127 ult. al. delle prime dispone:

1. *Se per le circostanze del caso concreto l'assicurato non è stato in grado di poter avvisare tempestivamente il capitano dell'assicurazione conclusa e di ciò che deve osservarsi in base alla stessa, sono ammesse come base per la determinazione dell' indennità quelle visite e stime (come pure le loro documentazioni, ed hanno forza probante, se contengono gli elementi sufficienti), che furono redatte in conformità alle leggi od agli usi del luogo, in cui doveva farsi la constatazione del danno.*

2. *Se l'assicuratore nomina uno speciale rappresentante per il caso di avaria di cui si tratta, ovvero se esiste nel luogo dell'avaria o per lo stesso un rappresentante generale dell' assicuratore per i casi di avaria, che si presentino (nei quali casi l'assicurato è tenuto, giusta il § 128, a promuovere il concorso del rappresentante alle operazioni da farsi), non pregiudica l'assicurato il fatto di essersi scostato dalle disposizioni in parola, sia coll'espresso consenso, sia anche solo colla cooperazione del rappresentante. L'assicuratore è tenuto a riconoscere gli atti del suo rappresentante riguardo al danno da constatarsi.*

Le Condizioni di Brema (§ 58 n. 8) hanno modificato essenzialmente quest' ultima disposizione:

Una contravvenzione alle disposizioni precedenti non può mai giustificarsi coll' addurre che il rappresentante dell'assicuratore l'abbia approvata o prescritta, salvo che questo rappresentante fosse stato a ciò esplicitamente autorizzato dall'assicuratore. In tutti gli altri casi il campo d'azione del rappresentante dell'assicuratore si limita esclusivamente alla cooperazione sovraccennata nella nomina dei periti, al controllo ed all'autenticazione dei documenti d'avaria.

Esse dispongono poi inoltre:

Una contravvenzione al procedimento sopra indicato non pregiudica l' assicurato solo

a) *se il capitano e gli eventuali corrispondenti dell' assicurato nel luogo, in cui dovette essere accertato il danno, non sapevano che l'assicurazione fosse conclusa in base alle precedenti condizioni, e l'assicurato possa dimostrare di non essere stato in grado di informarne tempestivamente il capitano od i corrispondenti;*

b) *se in base alle condizioni precedenti sia assicurato solo il nolo o la felice navigazione della nave od il salvo arrivo della stessa, ma invece il corpo della nave sia assicurato in tutto o per la massima parte in base ad altre condizioni o ad altre leggi;*

c) *se nelle assicurazioni del corpo della nave solo la parte minore sia assicurata in base alle condizioni precedenti, ma la parte maggiore sia invece assicurata in base ad altre condizioni o ad altre leggi.*

In questi tre casi basta che l' assicurato od il suo rappresentante si comporti, nel constatare il danno e la misura di esso, come pure la natura della sua causa, solo nel modo prescritto o dal Codice di Commercio germanico o da quelle norme

di assicurazione, in base alle quali è assicurato il corpo della nave o la maggior parte di esso.

Art. 877.

Qualora sia stabilito nel modo prescritto nell'Art. 499 che la nave è irreparabile od immeritevole di riparazione (Art. 444), l'assicurato è autorizzato rimpetto all'assicuratore a porre in vendita ai pubblici incanti la nave od i resti di essa, e nel caso di vendita il danno consiste nella differenza fra il ricavo netto ed il valore assicurabile.

Il rischio assunto finisce per l' assicuratore solo colla vendita della nave o dei resti di essa: l' assicuratore risponde anche dell' incasso del prezzo.

Nella determinazione del valore della nave in istato sano necessaria per rilevare, se essa sia immeritevole di riparazione, non si tiene conto del valore assicurabile, sia o non sia questo stato stimato [a].

1. Il fatto dell' essere la nave irreparabile e quello di essere immeritevole di riparazione (1) sono riguardati, a termini

(1) Il diritto francese ammette un abbandono nel caso di *innavigabilité par fortune de mer et en cas de détérioration des effets assurés, si la détérioration va au moins à trois quarts* (Art. 369 del *Code de Commerce*). Così pure i Codici di Commercio olandese (Art. 663, 664), spagnuolo (Art. 901), italiano (Art. 632), il *Code de Commerce* belga (II Art. 199) e la legge marittima per la Finlandia (Art. 222). I giuristi inglesi distinguono tre casi: 1.° *the ship, as a ship, is destroyed, and subsists only as a*

[a] Fu già rilevato a suo luogo come il caso di inabilità alla navigazione (quando la nave non possa essere riparata o le spese necessarie per rialzarla, ripararla e metterla in istato di riprendere la navigazione ascendano ai tre quarti almeno del suo valore assicurato) sia fra quelli, in cui per l'*Art. 632 n. 5 Cod. Comm.* è ammesso l' abbandono delle cose assicurate.

di legge, come perdita totale, senza distinguere se l'uno o l'altro fatto sia stato constatato in un porto di rilascio forzato od in un porto intermedio o nel porto di destinazione.

Le Condizioni di Brema (§ 36) ammettono invece una condanna della nave per essere questa irreparabile od immeritevole di riparazione solo nel porto di rilascio forzato. Nel luogo di destinazione è, a termini di esse, *inammissibile una condanna, ed un danno sofferto, qualora si ometta la riparazione, è risarcito dall'assicuratore solo in base alla stima, anche se si può dimostrare che la riparazione non si possa attuare nel luogo di destinazione.*

Le Condizioni generali non ammettono in generale una perdita totale per essere la nave immeritevole di riparazione (1); esse la riconoscono pure per ogni caso di irrepara-

---

wreck; nor is any notice of abandonment requisite in such cases to entitle the assured to claim a total loss (ARNOULD II pag. 880). Il ricavo della vendita spetta all'assicuratore, se ha pagato l'indennità (pag. 879). 2.° *If a ship is so injured, that it cannot sail without repairs and cannot be taken to a port at which the necessary repairs can be executed, there is an actual total loss, for that has ceased to be a ship which never can be used for the purposes of a ship;* 3.° *but if it can be taken to a port and repaired, though at an expense far exceeding its value, it has not ceased to be a ship, and unless there is a notice of abandonment, there is not even a constructive total loss* (ARNOULD II pag. 882, 932). Si ritiene quindi la nave immeritevole di riparazione solo se le spese di riparazione supererebbero il valore della nave, e questo valore si è quello che la nave ha per l'armatore dopo fatta la riparazione (pag. 939). Negli Stati Uniti la nave si ha per immeritevole di riparazione, se le spese da farsi equivalgono alla metà del valore della nave (PHILIPPS *Insurance*, II n. 1539). La questione discussa negli Stati Uniti, se nello stimare le spese di riparazioni prevedibili debbasi dedurre un terzo per la differenza fra il vecchio ed il nuovo, è stata risoluta negativamente dallo STORY e dal Tribunale Supremo (PHILIPPS loc. cit. n. 1543).

(1) Condizioni generali § 131 al. 2: *L'assicurato non è autorizzato a porre in vendita la nave per conto dell'assicuratore per essere la stessa immeritevole di riparazione, quindi in causa di una sproporzione fra l'ammontare delle spese di riparazione ed il valore della nave.* Contro la disposizione, che si trova nei progetti ed anche nel progetto riveduto delle Condizioni generali del 1866 (§ 127), che anche il caso di una nave

bilità (Art. 131 al 3), *solo se la nave si trovi in istato avariato in un porto diverso da quello in cui è cominciato o doveva finire il rischio dell'assicuratore (p. es. se essa si trovi in un porto di rilascio forzato)*: però la limitano, *se la nave danneggiata si trovi in un luogo, in cui il rischio dell'assicuratore doveva cominciare o finire (di regola il porto di partenza o di destinazione)*, al caso di irreparabilità assoluta (1). Devesi osservare in proposito che, se anche, giusta il § 127 al. 4 n. 2 delle Condizioni generali, i rappresentanti dell'assicuratore possono col loro consentimento espresso o tacito rimuovere dall'assicurato ogni pregiudizio per inosservanza delle disposizioni del § 127 relative al procedimento da seguirsi per la constatazione, essi non sono autorizzati ad emettere circa le conseguenze giuridiche di quanto fu constatato dichiarazioni tali da obbligare l'assicuratore. Se perciò fu dai periti con-

---

immeritevole di riparazione dovesse riguardarsi come perdita totale, la quale invero non si riscontrava nello Schema generale di assicurazioni marittime di Amburgo (Cfr. Commento al progetto di un nuovo Schema riveduto pag. 53 e seg.), si erano vivamente pronunciati gli assicuratori di Amburgo e Lubecca, in quanto che fecero rilevare come questo principio costituirebbe per gli assicuratori un grave pericolo, imperocchè gli assicurati potrebbero allora assai facilmente sbarazzarsi a carico degli assicuratori di navi stimate ad una stregua elevata passive o poco produttive od anche vecchie (Proposte di modificazioni di Amburgo, pag. 13; Osservazioni della Camera di Commercio di Lubecca, pag. 24 e seg.; Osservazioni degli assicuratori di Amburgo del Novembre 1866: in senso contrario Osservazioni al progetto riveduto del 1866 pag. 29 e seguenti).

(1) Circa la differenza fra irreparabilità assoluta e relativa v. Vol. I pag. 68 e seg.; Condizioni generali § 131 al. 1. Nelle polizze odierne di Amburgo al § 131 delle Condizioni generali è aggiunta la seguente disposizione: *Qualora la nave, per potere essere riparata, debba fare prima un viaggio dal luogo, in cui si trova in istato avariato, e da periti ufficialmente in funzione sia dichiarato che la nave, malgrado l'avaria sofferta, sia in grado di fare il viaggio sovra menzionato, il rischio continua fino a riparazione compiuta o fino al termine del viaggio di ritorno della nave riparata al luogo di avaria. Per il tempo del viaggio di andata in istato avariato devesi pagare per ogni 15 giorni cominciati l'un per cento, e per il tempo residuo un quarto per cento.*

statata essere la nave immeritevole di riparazione, ma non irreparabile, e l'assicurato procedette tuttavia, sia pure coll'approvazione del rappresentante dell'assicuratore, alla vendita della nave, questa vendita può non essere riconosciuta dall'assicuratore (*Entsch. des R. O. H. G.* XIV pag. 381; XVI pag. 109 e seg.)

La mancanza dei mezzi pecuniarii necessarii per eseguire le riparazioni, la quale in sè pone in essere del pari un caso di irreparabilità (V. Vol. I pag. 68 e seg.) (1), non ha questa portato secondo le Condizioni generali (§ 131 al. 5) e secondo le Condizioni di Brema (§ 36 al. 3).

2. Affinchè l'irreparabilità della nave od il fatto dell'essere questa immeritevole di riparazione possa autorizzare l'assicurato a farsi liquidare una perdita totale, si richiede evidentemente che dessa provenga da sinistri, per i quali l'assicuratore sia responsabile.

Se l'una o l'altra cosa proviene dalla vetustà della nave o per essere la stessa in istato di innavigabilità od armata insufficientemente, è escluso, in virtù dell'Art. 825, non solo l'obbligo dell'assicuratore di pagare tutta la somma assicurata, ma in generale ogni obbligo di prestare il risarcimento. Invero non si può esonerare l'assicuratore dalle conseguenze dell'irreparabilità o dell'essere immeritevole di riparazione già nel caso in cui l'avaria causata alla nave da sinistri di mare sia tale che avrebbe potuto essere riparata senza una spesa sproporzionatamente elevata, qualora si fosse trattato di una nave nuova o di qualità straordinariamente forte, ma non di una nave alquanto vecchia, senza che perciò sia in istato di innavigabilità, e di qualità ordinaria (Cfr. Prot. VII pagine 3598-3600).

Le Condizioni di Brema richiedono per il concetto dell'irreparabilità un danno verificatosi durante il viaggio assicurato e da risarcirsi dall'assicuratore in conformità alle Condizioni stesse (§ 36 al. 2); così pure le Condizioni generali (§ 131 al. 4 n. 2) prescrivono che l'irreparabilità *sia stata causata da sinistri* verificatisi durante il viaggio assicurato, *per i quali l'assicuratore debba rispondere a termini del contenuto del*

---

(1) Così pure secondo la pratica francese: CAUMONT pag. 868 n. 602; COURCY II pag. 344.

contratto. La circostanza (è detto in seguito nelle Condizioni generali) *che la nave sia divenuta irreparabile solo per essersi congiunti coi danni sovraindicati altri danni, che non incombono all'assicuratore* (*consumo, vetustà, guasto del legno etc.* § *129*) *è insufficiente a porre a carico dell'assicuratore la vendita ed il risultato di essa* (1).

Giusta il § 131 al. 4 n. 2 delle Condizioni generali, deve risultare dalle dichiarazioni dei periti che l' irreparabilità sia causata da sinistri della specie suindicata, ed il § 129 al. 1 n. 2, come anche il § 58 n. 5 c delle Condizioni di Brema, richiede dai periti una dichiarazione sul punto, *quali danni fra quelli riscontrati essi attribuiscano a sinistri di mare dell'ultimo viaggio.* Ma per la natura delle cose devesi prescindere dall' osservanza di queste disposizioni in quei casi, in cui in causa di una distruzione completa della totalità della nave o sia divenuta affatto inattuabile la disamina delle particolarità, ovvero questa, qualora fossero rimaste riconoscibili delle parti nello stato primiero, sia da riguardarsi manifestamente non necessaria, purchè siansi scoperti sinistri, che non consentano di dubitare che la causa di distruzione sia da riguardarsi in essi soltanto e non in qualsiasi altro avvenimento esclusivamente o congiuntamente. Perciò, anche secondo le Condizioni generali, deve riguardarsi affatto sufficiente, se p. es. nel parere, facendo accenno all' esposizione della relazione, a termini della quale la nave fu gettata dal tempo cattivo sugli scogli della costa, è dichiarato che essa è divenuta completamente una carcassa (*Entsch. des R. O. H. G.* IV pag. 90 e seguenti).

Non può essere fatto oggetto di disamina da parte del tribunale, che si pronuncia circa l' obbligo d' indennità degli assicuratori, il punto, se i periti siansi comportati con probità in occasione della visita e della condanna. Anzi la condanna irreprensibile dal lato della forma e concludente può essere impugnata soltanto in causa di frode (Sentenza del Supremo Tribunale di Appello di Lubecca del 30 Aprile 1860: SEEBOHM,

---

(1) A questo riguardo il TECKLENBORG (*Kommentar* pag. 88, nota) osserva, a mio avviso, con ragione che questo principio non va applicato alla lettera, chè altrimenti fra cento navi solo una appena potrebbe essere venduta per conto degli assicuratori.

Sammlung pag. 219; del 30 Aprile 1867, KIERULFF, *Sammlung* III pag. 352; *Entsch. des R. O. H. G.* IV pag. 91 e seg.)

3. Il principio che nella constatazione dell'essere la nave immeritevole di riparazione non dia norma il valore assicurabile della nave, ed in ispecial modo la stima, si connette con ciò che a questo valore si ha riguardo solo per i rapporti fra l'assicuratore e l'assicurato, mentre nel decidere la questione, se la nave sia o meno immeritevole di riparazione, si mira esclusivamente a stabilire, se un uomo assennato, che non assicuri, ripererebbe una nave in determinate condizioni (1) (Prot. VII pag. 3362-3364). Le Condizioni di Brema dichiarano però che dà norma la stima della polizza (2).

4. Il Codice, scostandosi dalle legislazioni straniere, non ha prescritto l'abbandono nel caso che la nave sia irreparabile od immeritevole di riparazione, ma bensì che la nave od i resti di essa siano venduti ai pubblici incanti. Per giustificare il fatto di aver prescritto la vendita e di non avere considerata sufficiente la deduzione del valore da rilevarsi dai periti dalla somma assicurata, che deve pagarsi all'assicurato, fu alla Conferenza di Amburgo addotta la considerazione che la stima di una nave non riparata è nei suoi risultati sommamente inattendibile, mentre nel consentimento alla vendita della nave da parte dell'assicurato si può trovare una garanzia che questa sia effettivamente irreparabile o che il procedere alla ripara-

---

(1) Lo stesso principio è ora riconosciuto anche in Inghilterra, dove precedentemente sussisteva a questo proposito riguardo alle polizze stimate una controversia (ARNOULD II pag. 939-942). Così pure è a dirsi della pratica francese (CAUMONT pag. 369 n. 608). Di rincontro il modulo ordinario di polizza (per l'assicurazione del corpo della nave: Art. 10) pone a base la *valeur agrée*. Del pari dispone il Codice di Commercio olandese (Art. 664).

(2) Queste (§ 36) ammettono che una nave sia immeritevole di riparazione, solo se le spese di riparazione *per l'avaria, che all'assicuratore spetta di risarcire, però senza deduzione della riduzione altrimenti consueta per la differenza fra il vecchio ed il nuovo (Cfr. § 89) e senza deduzione di un eventuale compenso di avaria comune, ammontino almeno al 75 0[0] della stima della polizza*. Cfr. § 58 n. 8. Esse impediscono perciò non solo la deduzione per la differenza fra il vecchio ed il nuovo, ma anche quello di un eventuale compenso in avaria comune.

zione non sia affatto conveniente (Prot. VII pag. 3502, 3595). Nulla si oppone a che l'armatore concorra agli incanti della nave (Prot. pag. 3595 e seg.)

Le Condizioni generali (§ 131 al. 4) prescrivono, prescindendo dalla vendita ai pubblici incanti della nave da farsi regolarmente, in esecuzione e parziale modificazione dell'Art. 499 Cod. Comm., primieramente che *i periti nominati in base alle disposizioni del § 128 (eventualmente il terzo), previa osservanza delle norme del § 129 circa la forma ed il contenuto del parere, che hanno da emettere, e motivando la loro pronuncia coll'addurre le circostanze, che stanno in appoggio della loro opinione, abbiano dichiarato che la nave sia irreparabile* (*in modo assoluto o relativo*), ed inoltre che i *documenti assunti per constatare il danno siano stati presentati al tribunale del luogo od eventualmente all'autorità esistente sul luogo o funzionante per tale località, e che l'assicurato od il capitano sia stato autorizzato a procedere alla vendita agli incanti con una pronunzia del tribunale o dell'autorità, da emettersi in base a questi documenti* (« *che la nave sia stata condannata* »). *Nel caso che non esista nè un tribunale nè una autorità del luogo o funzionante per la località di cui si tratta, l'assicurato od il capitano deve, previa constatazione di questa mancanza, rivolgersi ad un' altra autorità pubblica del luogo di avaria* (*v. § 128 lett.* a) *e far certificare da questa la regolarità della sua condotta.*

Le Condizioni di Brema richiedono, a che la nave sia immeritevole di riparazione, che le spese di riparazione siano stimate dai periti nominati regolarmente, cioè in conformità alle disposizioni del § 58; per il caso di irreparabilità richiedono che sia dimostrata sufficientemente l' impossibilità di riparare il danno od in generale o nel luogo in cui la nave si trova, come pure in quest' ultimo caso l' impossibilità di far vela per un altro porto per procedere alla riparazione (§ 36).

(1) Le Condizioni di Brema (§ 36 al. 2) dispongono: *Se non può essere fornita alcuna prova al riguardo* (cioè che la riparazione sia impossibile o che almeno ammonterebbe al 75 0[0 della stima), *il danno sofferto nell'ultimo viaggio è liquidato e risarcito in base alla stima della riparazione.* La prova può però essere fornita, giusta il § 58, solo attenendosi alle disposizioni qui date.

Questa prova può però essere fornita solo attenendosi alle disposizioni del § 58 (Cfr la premessa di questo § 58 a pag. 328 ed il n. 5 *e*).

Le Condizioni generali e quelle di Brema prescindono dal requisito di una speciale pronuncia di un tribunale da aggiungersi alla dichiarazione dei periti, come il Codice di Commercio (Art. 499) stabilisce quanto meno come regola.

L'inosservanza delle forme prescritte dalle Condizioni generali e da quelle di Brema fa sì per l'assicurato ch'egli non possa far valere una perdita totale (1). Le Condizioni generali fanno appunto della loro osservanza una condizione a che la vendita della nave *debba essere riconosciuta dall'assicuratore come obbligatoria per lui* (§ 131 al. 4), e dispongono esplicitamente:

Nei casi, in cui la condanna e la vendita restano a carico dell'assicurato (per vizii nella procedura), il danno, in quanto riguardi l'assicuratore, deve ripartirsi in base ai documenti regolari di visita e di stima, che all' assicurato tocca di produrre, e deve poi essere pagato dall' assicuratore previa deduzione per la differenza fra il vecchio ed il nuovo (ivi al. 5).

Di fronte a queste chiare disposizioni è impossibile di applicare al caso dell' irreparabilità esclusivamente il pregiudizio stabilito nel § 127 al. 3, che vale solo per un danno parziale. (Ciò è dimostrato più ampiamente nella Raccolta: *Entsch. des R. O. H. G.* III pag. 87, 89-92).

5. Mentre in tutti gli altri casi di assicurazione del corpo della nave il rischio dell'assicuratore cessa, appena sia finito lo scaricamento del carico o della zavorra nel porto di destinazione (Art. 827) o nel porto di rilascio forzato od in quello intermedio in cui finisce il viaggio (Art. 832), il Codice ha, nel caso di irreparabilità assoluta o relativa della nave, esteso il rischio dell'assicuratore fino alla vendita della nave o dei resti di essa ed ha dichiarato tenuto l'assicuratore anche per l'incasso del prezzo da parte dell'assicurato (1). L'assicuratore risponde

(1) Anche le Condizioni generali (§ 131 ult. al.) dispongono esplicitamente che il rischio finisce per l'assicuratore solo colla vendita della nave, e che egli risponde anche per l' incasso del prezzo.

quindi per la solvibilità del compratore, ed a che il prezzo realmente pagato dal compratore pervenga in possesso dell'assicurato o che questi possa disporne (1). Alla Conferenza di Amburgo fu addotto come motivo di ciò che diversamente diverrebbe in molti casi illusorio il diritto dell' assicurato al risarcimento di una perdita totale. Si presume a tale riguardo che all'assicurato non sia imputabile una colpa per avere, per esempio, concesso credito a chi nol meritava. Questa limitazione si deduce dall'Art. 825 n. 4 Cod. Comm. (Prot. VII pagine 3600-3602).

6. La questione, se l' assicurato abbia facoltà di vendere, anzichè di rimettere a galla una nave investita sulla costa, ma che però possa essere rimessa a galla, e di far liquidare una perdita totale, devesi decidere esclusivamente secondo che la nave si trovi o meno ad essere irreparabile od immeritevole di riparazione. Soltanto nel primo caso e, secondo le Condizioni generali, solo nel caso di irreparabilità, l'assicuratore è tenuto a riconoscere la vendita, altrimenti no.

Non possono infatti essere applicati per analogia al caso in esame i principi, che valgono per il caso che la nave sia immeritevole di riparazione, per modo da ritenere autorizzato l' assicurato a procedere alla vendita, se, secondo l' opinione dei periti, la nave rimessa a galla avrebbe avuto un valore minore di quanto sarebbe l' ammontare delle spese per rimetterla a galla (2) (Cfr. Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 30 Dicembre 1867; KIERULFF, *Sammlung* III pag. 1002; Sentenza del Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero del 3 Settembre 1875, *Entsch. des R. O. H. G.* XVIII

(1) Questo principio è informato al Codice olandese (Art. 669), giusta il quale l'assicurato ha facoltà di far abbandono all'assicuratore dei suoi diritti, se il prezzo della nave venduta durante il viaggio per innavigabilità (come pure delle merci guaste vendute) non è riscosso entro il termine stabilito dalla legge a che si presuma la perdita per mancanza di notizie.

(2) Dal resto dal *Code de Commerce* francese (Art. 389; V. anche BOISTEL pag. 1078) e belga (II Art. 222) e dal Codice di Commercio olandese (Art. 664) risulta chiaramente che la stessa cosa è da ritenersi giusta le legislazioni francese, belga ed olandese. V. anche Vol. I di questo Commento pag. 69 e seg. not. 2.

pagine 286-290, in cui una siffatta vendita della nave è designata come un abbandono riconosciuto dalla legge e dalle vigenti condizioni di assicurazione).

Art. 878.

L' incominciamento delle riparazioni non esclude l' esercizio del diritto concesso all' assicurato nell' articolo precedente, se soltanto in seguito si scoprono danni rilevanti, che erano rimasti ignoti all' assicurato senza sua colpa.

Se l' assicurato fa uso posteriormente del diritto, l'assicuratore deve risarcire separatamente le spese di riparazione già fatte, in quanto siasi in virtù della riparazione ottenuto un maggiore ricavo dalla vendita della nave [*a*].

Se la nave si trova ad essere irreparabile od immeritevole di riparazione, il fatto che all' assicurato siano sulle prime rimasti ignoti certi danni rilevanti e che in seguito a ciò egli sia proceduto già alla riparazione, versando in errore sulla condizione della nave, non gli impedisce, giusta la disposizione di questo articolo, di far valere posteriormente il diritto concedutogli dall'Art. 877.

Art. 879.

Nel caso di merci, che arrivano avariate nel porto di destinazione, devesi rilevare quale percentuale del valore delle merci sia andata perduta col confronto del valore lordo, che esse hanno realmente ivi in istato avariato, col valore lordo, che esse vi avrebbero in istato sano. Una percentuale corrispondente del valore assicurabile deve riguardarsi quale ammontare del danno.

La constatazione del valore, che le merci

[*a*] Manca presso di noi una disposizione corrispondente.

hanno in istato avariato, ha luogo colla vendita ai pubblici incanti ovvero, se l' assicuratore lo consente, colla stima. La constatazione del valore, che le merci avrebbero in istato sano, è fatta in conformità alle disposizioni degli alinea primo e secondo dell' Art. 612.

L'assicuratore deve sopportare inoltre le spese di visita, di stima e di vendita [a].

1. Il principio espresso nell'alinea primo è oggigiorno generalmente riconosciuto in tema di assicurazione marittima (BRANDT, *Seeversicherungsrecht* pag. 60 e seg.).

2. Per constatare il valore, che le merci avrebbero in istato sano, non è affatto necessario assolutamente l'esame di queste merci in istato avariato, poichè esso può essere fornito eziandio con prove, attestati di classificazione, fatture e simili, come non di rado, in seguito alla natura speciale dell'avaria sofferta, la visita delle merci stesse o non offre in generale alcun punto di appoggio o ne offre solo uno malsicuro per constatare il valore, che avrebbero in istato sano (*Entsch. des R. G. Ziv. S.* IV pag. 43 e seg.) Mi sembra che ciò risulti

[a] Nel silenzio del nostro Codice (Cfr. in generale *Art. 435 Cod. Comm.*, secondo il quale il risarcimento del danno dovuto dall'assicuratore si determina in base al valore, che le cose assicurate avevano al tempo del sinistro) vedasi l'Art. 20 della polizza italiana sopra merci: « L'avaria particolare verrà constatata mediante perizia e stima degli oggetti assicurati comprovante il valore in istato sano ed il prezzo ricavabile nello stato, in cui si trovano, e l'assicuratore avrà il diritto, volendo, di acquistare gli oggetti danneggiati al prezzo che saranno stati stimati ». — L' assicurato avrà il diritto, quando i periti non fossero già stati nominati, di chiedere la vendita al pubblico incanto degli oggetti assicurati ed in questo caso la perizia e stima constaterà solamente il prezzo in istato sano. — La differenza risultante sul prezzo di stima degli oggetti assicurati dallo stato sano all'avariato oppure al ricavato servirà di base pel risarcimento del danno. Il prezzo determinante s'intende il valore in dogana, se la merce è stata stimata o venduta in dogana, ed il valore, dazio pagato, se la stima o la vendita ha luogo a prezzo sdoganato. — Alle avarie non possono mai essere aggiunte le spese per far che sorpassino le franchigie, mentre le spese ordinarie vanno a carico dell' assicurato, le straordinarie solo dopo liquidata l'avaria vanno a peso di quello cui appartiene il danno ». A termini del successivo Art. 21, il regolamento dell'avaria particolare materiale sopra le merci, che non sieno caricate alla rinfusa, ha luogo in serie, le quali, ove non sia espressamente stabilito il contrario, non devono essere minori di L. 4000 a numeri o marche seguenti ed in mancanza di numeri o marche in serie di L. 8000 da numerarsi allo scarico: eccezionalmente poi per le pelli sciolte le serie sono di L. 4000 da numerarsi allo scarico.

anche dal rinvio all'Art. 612 Cod. Comm. contenuto nell'alinea secondo.

3. È qui il luogo di menzionare le seguenti disposizioni delle Condizioni vigenti di assicurazione marittima (1).

Condizioni di Brema:

§ 60 n. 1. *Se delle merci arrivano avariate nel luogo di destinazione, esse devono essere visitate da periti ed in seguito vendute, previo bando regolare, ai pubblici incanti, dopo stimato, prima della vendita ed al più presto nel giorno precedente, l' attuale prezzo di mercato in istato sano. La visita* (2) *deve aver luogo, sotto pena di decadenza dai diritti all' indennità, entro 14 giorni e la vendita entro quattro settimane dallo scaricamento delle merci, se ed in quanto l'assicurato non possa sufficientemente dimostrare la imprescindibile necessità di un ritardo più lungo.*

Di regola la vendita fatta in seguito a ciò agli incanti delle merci avariate è a pronti contanti; però, laddove l' uso del luogo lo comporta, può anche in luogo di essa essere stimato da persone pratiche regolarmente nominate il minor valore delle merci avariate, e questa stima può servire per constatare il risarcimento proporzionale dei danni.

3. *All'atto della visita la parte avariata deve essere separata da quella sana, perfino i singoli oggetti nei singoli colli, in quanto ciò possa farsi a giudizio dei periti senza danneggiare tutto il valore della parte del collo rimasta sana.*

Giusta il n. 4, i periti devono imprendere

la stima del valore lordo attuale di mercato delle

---

(1) Per il diritto inglese cfr. ARNOULD II pag. 829.

(2) Nel parere, che deve emettersi al riguardo, si deve indicare anche *a quali sinistri estrinsechi del viaggio od a quali altre cause* sia da attribuirsi l' avaria (n. 4 *e*).

merci in istato sano. Per valore lordo si intende il valore, compresa la dogana, se la merce non sia venduta nel deposito franco o nel deposito doganale e si possa dimostrare che si usi nel luogo un prezzo di mercato senza dogana. Se nel luogo di destinazione non esiste nessun prezzo di mercato delle merci, i periti devono stabilire, secondo il loro prudente criterio, il valore di esse nello stato sano. Se nel certificato di stima è indicato solo il valore, ma non il termine per il pagamento, si deduce dal valore il tre per cento per la vendita a tempo, purchè non risulti che la vendita sia fatta anche a tempo.

§ 61 al. 1. *Se la merce è pervenuta nel luogo di destinazione, la differenza fra il valore di essa in istato sano rilevato in conformità al § 60 e quello in istato avariato dà la misura del danno, ed allora devesi ulteriormente stabilire, a termini del contratto di assicurazione e delle disposizioni dei relativi paragrafi di queste condizioni e specialmente dei §§ 10, 12, 13 e 27 al. 8 e 9* (1), *se ed in quanto essa sia a carico dell'assicurazione. L'assicuratore deve inoltre sopportare le spese necessarie per rilevare e determinare il danno, che è a carico di lui, e specialmente quelle per la vi-*

---

(1) § 27 al. 8 e 9. *Se le merci giungono nel luogo di destinazione in istato avariato, la stima od il valore assicurabile proporzionale della parte avariata di esse rilevato in base alla stessa serve solo a ricostituire il danno derivante — e — se il valore assicurabile è inferiore al valore in istato sano rilevato giusta il § 60, è pagata una percentuale corrispondente al danno, che si dimostra sul valore in istato sano: se però il valore assicurabile supera il valore in istato sano, è risarcito il danno realmente sofferto.*

Nel caso di assicurazione parziale è risarcito il danno secondo la proporzione intercedente fra la somma assicurata ed il valore assicurabile o la stima di polizza.

sita, per la stima, per la vendita e per la formazione del regolamento di avaria.

Le Condizioni generali prescrivono nel § 13 al. 4 e 5 (1):

La parte danneggiata dal mare deve essere separata da quella sana e non danneggiata dal mare, e devono essere separati non solo i diversi colli, ma anche nel contenuto di ogni singolo collo le parti avariate da quelle non avariate; a questo riguardo si può fare un' eccezione soltanto per quelle merci, per le quali non è possibile, o non è solita a farsi la separazione. La parte danneggiata dal mare deve essere venduta ai pubblici incanti senza alcun ritardo (2).

Nel caso di vendita nel luogo di destinazione, le merci avariate devono essere stimate dai periti nominati prima degli incanti, e se ciò non può farsi nel giorno stesso degli incanti, in nessun caso prima del giorno che precede gli incanti, e devesi prendere per base a tale riguardo il prezzo di mercato (Art. 353 Cod. Comm.), *che le merci avrebbero avuto in quel tempo, compresa la dogana, se non fossero state avariate. Qualora la merce sia venduta nel deposito franco o nel deposito do-*

---

(1) Anche esse dispongono (§ 133 al. 3) che nella visita e nella perizia delle merci sia rilevato particolarmente, *se l' avaria sia realmente avvenuta durante l'ultimo viaggio e se provenga da acqua di mare o da altri sinistri marittimi.*

(2) Evidentemente con questo principio non è conferito all' assicurato il diritto di porre in vendita per conto dell' assicuratore (perciò anche contro l' opposizione di lui) ogni merce danneggiata dal mare. Non si tratta quì, come in generale nei primi quattro alinea del § 133, di un diritto, ma anzi di un obbligo dell'assicurato rimpetto all'assicuratore, ed invero è all' assicurato imposto il dovere di far subastare senza alcun ritardo le merci danneggiate, qualora queste siano in generale da porsi in vendita (*Entsch. des R. O. H. G.* XXV pag. 368 e seg.).

ganale, ovvero nel luogo di vendita si usi anche un prezzo di mercato, non compresa la dogana, la determinazione del prezzo è fatta senza dogana, purchè la merce non sia eventualmente venduta sdaziata. Il ricavo lordo degli incanti è indi dedotto dal valore stimato come sopra e la differenza si pone a riscontro colla stima della polizza o col valore assicurabile; se però la stima delle merci in istato sano è riuscita inferiore alla stima della polizza od al valore assicurabile, si prende per base il risultato di quella stima. Sì nell' uno come nell'altro caso è allora pagato dall' assicuratore, in conformità a queste condizioni generali di assicurazione, l' ammontare del danno insieme alle spese di vendita ed alla metà delle spese di visita, di stima e di regolamento d' avaria (§ 69 in fine).

Fra la legge e le Condizioni generali e quelle di Brema sussiste quindi una differenza, inquantochè, secondo quella, l'ammontare del danno consiste sempre in tanti per cento del valore assicurabile delle merci quanti per cento del loro valore in istato sano sono rappresentati dalla perdita di valore delle merci in istato avariato; di rincontro, giusta le Condizioni generali e di Brema, tale è il caso solo allora quando il valore assicurabile delle merci sia inferiore al risultato della stima delle merci in istato sano, mentre, se il risultato della stima è inferiore al valore assicurabile, si prende per base quella. Quest' ultimo principio, il quale del resto era già applicato nello Schema generale d'assicurazione marittima di Amburgo (§ 96), fu giustificato col dire che soltanto il valore, che le merci avrebbero avuto nel porto di destinazione nel caso di salvo arrivo, poteva formare oggetto del vero e proprio interesse dell'assicurato, e che perciò solo a tale stregua doveva commisurarsi il risarcimento dello stesso, dacchè scopo dell' assicurazione è sempre soltanto quello di tenere indenne. D' altra parte non si ritenne possibile, qualora la stima nel luogo di destinazione risultasse superiore al valore assicurabile stabilito convenzionalmente nella stima, di oltrepassare

questo (Vedi VOIGT, *Erläuterungen zu dem Entwurfe eines neu revidirten allgemeinen Plans* pag. 62 e seg. Cfr. anche *Seeversicherungs-Recht* I pag. 147 e seg.).

Riguardo alla nomina dei periti valgono, giusta le Condizioni di Brema (§ 60 n. 2) come giusta quelle generali § 133 al. 2), le stesse regole, che valgono nei casi di danni parziali alle navi. (Vedi sopra pag. 326 not. 1 e 327 not. 1). Le Condizioni generali (§ 133 al. 1) dispongono ancora che all' atto dell'apertura delle merci e della visita da farsi sia provocato possibilmente l'intervento di un assicuratore o di un rappresentante di lui. Riguardo agli effetti di queste disposizioni è detto nelle Condizioni generali (§ 133 ultimo alinea).

Ogni inosservanza essenziale delle disposizioni date precedentemente circa la condotta dell' assicurato porta seco la perdita del diritto all' indennità dell' assicurato, in quanto esso potesse fondarsi sopra un' avaria delle merci. All' approvazione espressa o tacita di una condotta, che si scosti dalle suaccennate disposizioni, da parte di un rappresentante dell' assicuratore è anche a questo riguardo annessa efficacia (Vedi § 127 ult. al.).

La premessa del § 60 delle Condizioni di Brema (1) ha lo stesso significato come la prima parte di questa disposizione.

Non rileva del pari a questo riguardo, se una qualunque delle disposizioni in esame sia inosservata dall' assicurato stesso o dai periti (*Entsch. des R. O. H. G.* XX pag. 61).

La prova però, che le disposizioni siano osservate, deve essere fornita dall'assicurato, poichè si tratta dell' adempimento di un' obbligazione impostagli dal contratto di assicurazione, e nessuna modificazione porta la circostanza che l' inosservanza di questa obbligazione dia luogo ad un pregiudizio

(1) *La giustificazione del danno e della misura di esso nelle assicurazioni di merci può essere fornita rimpetto all' assicuratore solo nel modo seguente:* Si fa luogo ad un'eccezione, se a termine del diritto vigente nel luogo di destinazione *un ufficio locale imprenda la constatazione del danno senza consentire all'assicurato od al rappresentante di lui la cooperazione suindicata.*

(*Entsch. des R. O. H. G.* I pag. 112; II pag. 247; XI pag. 133; *des R. G. Ziv. S.* I pag. 303 e seg.).

Art. 880.

Se una parte delle merci è andata perduta durante il viaggio, il danno consiste in tanti per cento del valore assicurabile, quanti per cento del valore delle merci sono andati perduti.

Si è spiegata la disposizione di questo articolo col designare il caso qui contemplato come una perdita totale di una parte delle merci assicurate (1) (Brandt, *Seeversicherung* pagina 60).

Art. 881.

Se durante il viaggio sono state vendute delle merci in seguito ad un sinistro, il danno consiste nella differenza fra il ricavo netto delle merci risultante dopo la deduzione del nolo, delle gabelle e delle spese di vendita ed il loro valore assicurabile.

Il rischio assunto finisce per l' assicuratore solo colla vendita delle merci; esso risponde anche per l' incasso del prezzo.

Le disposizioni di questo articolo non derogano a quelle degli Art. 838 fino al 842.

1. Il calcolo del danno da sopportarsi dall'assicuratore nel caso dell'Art. 881, in cui le merci sono state vendute durante il viaggio in causa di un sinistro di mare, si scosta da quello dell' Art. 879, in cui le merci sono giunte in istato avariato nel porto di destinazione. Nel primo caso il danno consiste nella differenza fra il valore assicurabile ed il ricavo netto delle merci (2): nel secondo in tanti per cento del valore as-

---

(1) Così pure per il diritto inglese: Arnould II pag. 829 e seg.

(2) Così pure il diritto inglese: Arnould II pag. 831 e seg.

sicurabile delle merci quanti il valore lordo delle merci in istato sano, che dà norma per il porto di destinazione, ne ha perduti in causa dell'avaria. Questo trattamento diverso ha la sua ragione in ciò che il rischio dell'assicuratore comprende nel primo caso non solo il danno causato dall'avaria delle merci stesse, ma anche quello causato dal non compimento del viaggio (per cui la vendita è soggetta ad oscillazione nel porto di rilascio forzato), mentre nel secondo caso, in cui la merce arriva nel porto di destinazione, esso deve essere limitato all'avaria delle merci. Per la perdita, che l'assicurato soffre nel caso dell'Art. 879 nel nolo, nelle gabelle e nelle spese di vendita, egli può garantirsi coll'assicurare queste spese separatamente od insieme alle merci (Cfr. Prot. VII pag. 3508 e seg.; BRANDT, *Seeversicherung* pag. 61 e seg.).

2. Riguardo alla responsabilità dell'assicuratore per l'incasso del prezzo, che l'assicurato (come rilevano particolarmente le Condizioni generali al § 136 (1) ha da esigere, vale l'eccezione già rilevata riguardo all'Art. 877.

3. Le Condizioni generali (§ 136 al. 1) concordano coll'articolo 881 al. 1, mentre le Condizioni di Brema si limitano alla disposizione che la stima convenuta, od eventualmente il valore assicurabile delle merci dimostrato è pagato *sotto deduzione della parte salvata ed in proporzione alla somma assicurata* (§ 27 al. 7; Cfr. al. 9; § 60 n. 5 e al. ult.; § 61 al. 2)

4. Le Condizioni generali contengono poi la disposizione seguente (§ 134):

Se nel caso di assicurazione di merci la nave è inabile a compiere il viaggio ed un ulteriore trasporto delle merci in altro modo cagiona spese sproporzionate ovvero non può essere procurato in un tempo conveniente, l'assicuratore ha facoltà di pretenderne la vendita nel luogo dell'avaria (§ 136).

---

(1) Condizioni generali § 136 al. 2. *Tocca all'assicurato di esigere il ricavo. L'assicuratore risponde per l'incasso del prezzo, però solo allorquando la perdita non sia derivata dal fatto dell'assicurato o di una delle persone indicate nel § 70 n. 4.*

Questo principio si ricava da ciò che l' assicurato deve provvedere al suo interesse, come se egli non fosse assicurato, ma però un uomo assennato non lascierà giacere lungo tempo e neppure farà trasportare ad un luogo più lontano con una spesa straordinaria di trasporto una merce, dalla quale egli possa ricavare una certa somma laddove essa si trova disponibile. Il principio si fonda quindi sopra una regola generale del diritto in tema di assicurazione, e vale perciò anche senza una sanzione espressa dalla legge (*Entsch. des R. O. H. G.* XXIV pag. 395 e seg.). Evidentemente però dal principio non ne deriva che l' assicurato possa essere impedito di abbreviare la durata del rischio dell' assicuratore e perciò di disporre altrimenti della merce prima del termine del viaggio contemplato, liberando l' assicurato da ogni ulteriore responsabilità (*Entsch. des R. O. H. G.* XXIII pag. 386).

Art 882.

Nel caso di perdita parziale del nolo il danno consiste in quella parte del nolo convenuto od in mancanza di questo del nolo d'uso, che è andata perduta.

Se il nolo è stimato e la stima dà norma, giusta la disposizione dell'alinea quarto dell'Art. 797, riguardo ad un danno da risarcirsi dall'assicuratore, il danno consiste in tanti per cento della stima quanti per cento del nolo convenuto o del nolo d' uso sono perduti.

Si connettono con questo articolo:
Condizioni di Brema § 62 al. ult.:

Se è assicurato il nolo lordo, da un danno allo stesso da risarcirsi dall' assicuratore si deduce quella parte delle spese di armamento e dei salari in esso contenute, che è risparmiata in seguito ad un sinistro.

Questo principio è conforme all' essenza del contratto di assicurazione.

Ciò malgrado, il testo dell'Art. 882 al. 1, come pure quello corrispondente delle Condizioni generali (§ 137 al. 1), non ne consente l'applicazione, laddove l'assicurazione non sia fatta in base alle Condizioni di Brema.

Evidentemente non è mai concessa all'assicuratore del nolo una deduzione dall'indennità, che deve pagare, per il motivo che in seguito al sinistro, che ha colpito il carico e dà luogo al diritto dell'assicurato all'indennità, il viaggio, per cui l'assicurazione era presa, finisca avanti tempo e perciò l'assicurato ricuperi la libera disponibilità della sua nave alquanto prima che se il viaggio fosse finito a tempo regolare (vedi Voigt, *Seeversicherungs-Recht* I pag. 144 e seg. e gli autori ivi citati).

Condizioni generali (§ 137 al. 2):

La perdita del nolo derivante da una condanna o dalla vendita della nave è a carico dell'assicuratore solo subordinatamente alla condizione che siasi ottemperato alle disposizioni del § 131. Se l'assicuratore del nolo non avesse assunto certi rischi, le conseguenze della condanna lo riguardano solo allorquando questa sia avvenuta in causa di avaria della nave, di cui egli avesse a rispondere. Le disposizioni date in questo alinea si applicano anche nel caso di perdita totale (§ 110), *come pure nel caso di assicurazione del nolo anticipato.*

Riguardo al prezzo di trasporto e di mantenimento dei passeggieri (1), le Condizioni generali (§ 140) dispongono quanto segue:

L'assicuratore del prezzo di trasporto dei passeggieri (prezzo di trasporto e di mantenimento dei passeggieri) è tenuto, in caso di avaria, a risarcire il contributo eventuale d'avaria comune gravante quella somma, le spese di sbarco dei passeggieri, di vitto e di alloggio nel porto di ri-

(1) Cfr. sopra pag. 18 e seg.

lascio forzato, e, qualora la nave non possa proseguire il suo viaggio, anche tutte le spese per il loro trasporto al luogo di destinazione indicato nella polizza oltre alle spese poste a carico dell' assicurato dall' autorità ed infine le perdite, che, secondo le leggi del luogo di destinazione, dovessero dall' assicurato eventualmente rifondersi ai passeggieri.

L' assicuratore è però responsabile, quando esplicitamente non sia stato convenuto il contrario, soltanto fino all' ammontare della somma da lui assunta, sicchè non si applicano al riguardo i §§ 92 e 93.

Art. 883.

Nel caso di profitto immaginario o di provvigione, che siano sperati dall'arrivo delle merci, il danno consiste, se le merci arrivano in istato avariato, in tanti per cento dell' importo assicurato quale profitto o provvigione quanti per cento del valore assicurabile delle merci siano rappresentati dal danno toccato a queste da rilevarsi in conformità all' Art. 879.

Se una parte delle merci non è arrivata nel porto di destinazione, il danno consiste in tanti per cento dell' importo assicurato quale profitto o provvigione quanti per cento del valore di tutte le merci siano rappresentati dal valore della parte delle merci non pervenuta nel porto di destinazione.

Se nel caso di assicurazione del profitto immaginario sussistono le condizioni dell' Art. 864 riguardo alla parte delle merci non pervenuta, si deduce dal danno l' eccedenza indicata nell' Art. 864.

Le Condizioni generali (§ 138) concordano col Codice di Commercio.

Così pure le Condizioni di Brema (§§ 29, 30 al. 1) concordano col principio dell' alinea primo dell' Art. 883. Il § 30 al. 2 dispone poi riguardo alla senseria dei mediatori che una perdita di questa causata da avaria di mare *non dà luogo ad alcun diritto ad indennità verso l'assicuratore, se le merci arrivano nel luogo di loro destinazione.*

Art. 884.

Riguardo alle somme date a cambio marittimo od agli esborsi per avaria, il danno consiste, nel caso di una perdita parziale, nella perdita risultante da ciò che l'oggetto, il quale fu vincolato o per il quale furono anticipate e spese le somme per avaria, non basti più in seguito a sinistri posteriori a coprire le somme date a cambio marittimo o gli esborsi per avaria.

Art. 885.

L' assicuratore deve risarcire intieramente il danno da calcolarsi in conformità agli Art. 876 al 884, se l' assicurazione era presa per tutto il valore, salvo però la disposizione dell' Art. 804; se l'assicurazione non era presa per tutto il valore, egli deve risarcire solo una parte proporzionale di questo danno in conformità all' Articolo 796 [a].

[a] Cfr. *Art. 426 Cod. Comm.*, a termini del quale, se l' assicurazione non copre che una parte del valore della cosa assicurata, l' assicurato sostiene una parte proporzionale dei danni e delle perdite. — È poi principio generale in tema di assicurazione (*Art. 624 Cod. Comm.;* Art. 12 al. 1 Capitolato d' assicurazione sopra navi; Art. 26 Polizza italiana su merci) che l'obbligazione dell'assicuratore è limitata alla somma assicurata.

SEZIONE SESTA.

PAGAMENTO DEL DANNO.

L'assicurato, se chiede il risarcimento del danno, deve comunicarne il conto all'assicuratore e nello stesso tempo — qualora non sia convenuto il contrario (Art. 890) — dimostrare: 1.° il suo interesse; 2.° i rischi di mare, cui è stato esposto l'oggetto assicurato; 3.° il sinistro, su cui si fonda la domanda; 4.° il danno e la sua entità (Art. 886). Nel caso di assicurazione per conto altrui deve inoltre dimostrare di aver conferito l'incarico a concludere l'assicurazione ovvero, se l'assicurazione fu conclusa senza incarico, che essa fu presa nel suo interesse (Art. 887). A questo riguardo valgono come documenti sufficienti quelli che nella pratica del commercio sogliono non essere contestati (Art. 888, in cui ne sono enumerate le principali specie).

Nel caso di un'assicurazione per conto altrui anche chi fece assicurare ha veste per disporre dei diritti attribuiti all'assicurato senza produrre un mandato dell'assicurato, ma previa presentazione della polizza, se questa è rilasciata; così pure per esigere e chiedere giudizialmente le somme portate dall'assicurazione: quest'ultima cosa però solo col consenso dell'assicurato, se l'assicurazione è presa senza incarico (Art. 891). L'assicuratore deve fare il pagamento all'assicurato contro presentazione della polizza, se questa fu emessa (Art. 892). Chi fece assicurare può soddisfarsi sul credito verso l'assicuratore o sulle somme pagate dipendenti dall'assicurazione dei diritti a lui spettanti contro l'assicurato relativamente all'oggetto assicurato di preferenza all'assicurato ed ai creditori di lui, come pure non è tenuto a consegnare la polizza prima di essere soddisfatto (Art. 893). Se l'assicuratore pregiudica il suindicato diritto di chi fece assicurare, mentre questi è ancora in possesso della polizza, si rende responsabile verso di lui (Art. 894).

L' assicuratore convenuto per il pagamento non può, nel caso di assicurazione per conto altrui, opporre la compensazione con crediti, che gli competono verso chi fece assicurare (Art. 895).

L' assicurato può cedere ad un terzo i diritti di risarcimento già a lui spettanti come anche quelli futuri; può farlo eziandio con girata della polizza, se questa è all' ordine (Art. 896). Subordinatamente a certe circostanze l' assicuratore è obbligato ad un pagamento provvisorio anche senza presentazione del conto del danno (Art. 897) e ad anticipazioni (Art. 898).

Art. 886.

L'assicurato deve, per poter domandare il risarcimento di un danno, comunicare all' assicuratore un conto del danno.

Egli deve simultaneamente dimostrare all' assicuratore con documenti sufficienti:

1. il suo interesse;
2. che l' oggetto assicurato sia stato esposto ai rischi di mare;
3. il sinistro, su cui è fondata la domanda;
4. il danno e la sua entità [*a*].

---

[a] *Art. 627 Cod. Comm. L' assicurato deve notificare all' assicuratore, entro tre giorni da quello in cui gli sono pervenuti, gli atti comprovanti che le cose assicurate furono esposte ai rischi e che andarono perdute. — L' assicuratore è ammesso alla prova dei fatti contrarii a quelli che risultano dai documenti presentati dall' assicurato. — L'ammissione alla prova di tali fatti non sospende la condanna dell'assicuratore a pagare intanto la somma assicurata, purchè l'assicurato dia cauzione.. — La cauzione è liberata col decorso di quattro anni, se non vi fu domanda giudiziale. Art. 628 Cod. Comm. In caso di perdita di merci caricate sulla nave per conto del capitano, questi deve giustificarne l' acquisto coi mezzi di prova permessi dalle leggi commerciali e il caricamento con una polizza di carico sottoscritta da due dei principali dell'equipaggio. — La persona dell' equipaggio o il passeggiere, che porta da paesi stranieri merci assicurate nel Regno, deve consegnare la polizza di carico al regio console del luogo, in cui si fa il caricamento, e in mancanza ad uno dei principali commercianti nazionali o all'autorità del luogo stesso.* — La notificazione di cui all'*Art. 627 Cod. Comm.* non va compresa con quella degli avvisi pervenuti all' assicurato al verificarsi di qualsiasi danno impostagli dall' *Art. 626 Cod. Comm.* a suo luogo riferito. L' Art. 12 al. 1 della polizza italiana sopra merci conferisce all' assicuratore il diritto di poter sempre domandare la presentazione delle fatture. — L' *Art. 631 Cod. Comm.* poi, che stabilisce il termine di

1. La legge richiede la presentazione di un conto del danno all'assicuratore e ne fa dipendere l'esercizio dell'azione per il risarcimento da parte dell'assicurato. Il conto del danno deve essere corredato da documenti sufficienti, coi quali siano dimostrati i quattro punti enumerati dalla legge. Essi non sono invero essenziali per proporre la domanda di risarcimento, ma bensì per costituire in mora l'assicuratore. Quindi se l'assicurato, che non ha potuto presentare i documenti contemplati in questo articolo, adisce le vie giudiziali in base ad altri mezzi di prova, l' assicuratore non può essere condannato agli interessi moratorii ed a sopportare le spese (1). (Prot. VII pag. 3550-3552).

2. In tutti i casi più difficili, ovvero se le circostanze lo fanno apparire consigliabile per altri motivi, il conto del danno è compilato da un liquidatore, e quindi sarà presentato un vero e proprio regolamento dell' avaria, ma questo non è per ciò essenziale. L' assicuratore, che ricusa il pagamento, è anzi costituito in mora già dall'atto della presentazione di un conto del danno compilato dall'assicurato stesso, quand' anche poi nel corso della causa forse debba richiedersi il parere di un liquidatore circa l' esattezza del conto (Prot. VII pag. 3525). Di rincontro le Condizioni generali dispongono:

Nei casi di avaria particolare, se si tratta di danni parziali, a che da parte dell'assicurato si possa convenire l'assicuratore, si richiede un conto del danno (regolamento d' avaria) da farsi uffi-

---

(1) Il *Code de Commerce* dispone anzitutto invero solo per il caso di abbandono (Art. 383): *Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.* La prova dell' assicurato deve riferirsi a *1. son intérêt personnel dans la chose assurée; 2. la valeur de cette chose; 3. la mise en risque ou le chargé; 4. le fait du sinistre* (BOISTEL pag. 1087).

---

trenta giorni da quello della notificazione della liquidazione dell' avaria, nel caso di avaria semplice, e di due mesi dal fatto abbandono nel caso di abbandono per il pagamento delle somme dovute da parte dell' assicuratore, impone all'assicurato di provare entro gli stessi termini il sinistro, che dà luogo all'azione di avaria od all'abbandono. Cfr. Art. 27 della polizza italiana sopra merci.

cialmente, dove ciò sia prescritto dalla legge, diversamente nella forma consueta del luogo. Nel caso di perdita totale basta di regola la presentazione dei documenti, che la dimostrano, e di un conto compilato dall' assicurato e corredato dei documenti, delle spese fatte e delle somme ricavate eventualmente da oggetti salvati da dedursi dalla somma assicurata. Se però questo conto fosse esteso o complicato, l'assicuratore ha facoltà di pretendere anche nel caso di una perdita totale la compilazione di un regolamento prima di pronunciarsi circa il riconoscimento od il non riconoscimento della domanda di danni (1).

3. La legge richiede dall'assicurato la prova del suo interesse. Non basta quindi dimostrare l' esistenza oggettiva dell'interesse assicurato, ma si deve dimostrare anche che esso sia spettato all' assicurato di cui si tratta (vedi sopra pag. 9 e seg.; cfr. pag. 13 e seg.; vedi anche Prot. VII pag. 3552 e seg. VIII pag. 4430 e seg. *Entsch. des R. O. H. G.* XIV pag. 129 e seg.; *des R. G. Ziv. S.* VII pag. 12 e seg. Condizioni generali § 4 al. 4).

4. La legge, coll'obbligare l' assicurato a dimostrare il sinistro, in virtù del quale la cosa assicurata subì l'avaria od è

(1) Il liquidatore designa come regolamento *salvo jure* un regolamento per esprimere che, secondo la sua opinione, non risulta fondata o non apparisce sufficientemente fondata dai documenti a lui presentati la pretesa dell'assicurato. L'espressione si spiega, considerando che precedentemente, se il liquidatore si rifiutava per il motivo suindicato a formulare un regolamento in generale od a formularlo secondo un criterio determinato (p. es per perdita totale), il tribunale mandava, a richiesta dell'assicurato, al liquidatore di compilare il regolamento *salvo cuiuscumque jure*. Tale regolamento non ha un' importanza diversa da uno comune, chè in generale il regolamento non può pregiudicare i diritti delle parti. Esso è quindi sufficiente anche a termini del § 142 delle Condizioni generali (Sentenza del Supremo Tribunale provinciale anseatico del 25 Gennaio 1882 *Hanseatische Gerichtszeitung* del 1881 n. 108).

andata perduta, non richiede da lui che egli indichi, p. es., se la nave ha dovuto affrontare a lungo tempo cattivo e più burrasche, da quale burrasca sia stata prodotta l'avaria di cui si tratta; egli può anzi fondare in un tale caso la sua domanda sulle burrasche incontrate. In ogni caso deve però essere indicata la natura del sinistro (Prot. VII pag. 3550, 3553).

5. Le Condizioni generali (§ 143) danno eziandio la seguente disposizione:

Per rendere scaduto ed esigibile il credito dell' indennità e per conservare con ciò simultaneamente il diritto alla stessa per tutta la durata del termine per la prescrizione (§ 163), *l'assicurato deve dichiarare o far dichiarare all' assicuratore il danno entro i termini sotto indicati. La dichiarazione consiste in ciò che, se l' assicurato sa o crede di dover concludere, in seguito a notizie ricevute circa l' oggetto dell' assicurazione od in seguito a mancanza di ogni notizia, di aver motivo di pretendere dall'assicuratore un' indennità, deve notificare ciò a quest' ultimo per mezzo di una dichiarazione scritta* (Andienung). *L'assicuratore è tenuto, se l'assicurato lo esige, ad accusargli per iscritto il ricevimento della dichiarazione; in ciò frattanto non v' ha alcun riconoscimento da parte dell'assicuratore di dover sopportare il danno.*

Un danno, che l' oggetto assicurato soffra durante un viaggio fra piazze d'Europa, deve essere dichiarato entro dodici mesi; qualora avvenga durante un viaggio di altra natura, entro dieciotto mesi dal giorno in cui è finito il viaggio assicurato (§§ 72-76); *nel caso di assicurazione a tempo entro dodici mesi dal giorno in cui finì il tempo dell' assicurazione ed infine, qualora della nave non si abbiano notizie, entro lo stesso termine dall' ultimo giorno del termine stabilito per la presunzione di perdita* (§ 117, Art. 866 Cod.

Comm.); *in caso contrario il diritto è totalmente perduto.*

Il diritto dell'assicurato al risarcimento scade ed è esigibile dopo due mesi dal giorno della dichiarazione subordinatamente alla condizione che sia comunicato allora o sia già stato comunicato prima all' assicuratore il regolamento od il conto del danno coi documenti opportuni (V. §§ 142 e 146).

Non si fa luogo ad alcuna restituzione nel primiero stato contro l' inadempimento della tempestiva dichiarazione (1).

Art. 887.

Nel caso di assicurazione per conto altrui l'assicurato deve inoltre dimostrare di aver conferito a chi fece assicurare l' incarico di concludere il contratto. Se l'assicurazione è conclusa senza incarico (Art. 786), l'assicurato deve provare le circostanze, da cui risulti che l'assicurazione è presa nel suo interesse.

Cfr. pag. 39 e seg.

Nelle Condizioni generali (§ 145) alla prima parte ricavata dall' Art. 887 (2) è aggiunta pure la seguente disposizione:

e l'assicuratore ha facoltà di pretendere la produzione della lettera o delle lettere, con cui siansi fatti pervenire a chi fece assicurare ovvero ad uno o più incaricati intermedii l' incarico e gli eventuali supplementi di esso. Ciò vale per ogni specie di assicurazione anche per le eventuali let-

---

(1) Cfr. Condizioni di Brema § 51 (dichiarazione scritta dell' assicurato, dopo che ha avuta notizia del danno, di voler rivolgersi verso l'assicuratore); § 71.

(2) La seconda parte dell'Art. 887 forma l'alinea secondo del § 145.

tere di partecipazione, che l'assicurato abbia avuto circa le circostanze da tenersi in conto riguardo all' assicurazione.

Art. 888.

Sono da riguardarsi in generale come documenti sufficienti quelli che nella pratica del commercio sogliono non essere contestati specialmente in causa della difficoltà di procurarsi altre prove, ed in ispecial modo

1. per la prova dell' interesse

nel caso di assicurazione della nave i consueti documenti di proprietà;

nel caso di assicurazione di merci le fatture e le polizze di carico, in quanto dal contenuto di esse l'assicurato apparisca autorizzato a disporre delle merci;

nel caso di assicurazione del nolo i contratti di noleggio e le polizze di carico;

2. per la prova del caricamento delle merci le polizze di carico;

3. per la prova del sinistro la relazione del capitano ed il giornale di bordo (Art. 488 e 494), nei casi di condanna la sentenza del tribunale delle prede, nei casi di presunzione di perdita attestazioni attendibili circa il tempo, in cui la nave ha lasciato il porto di partenza e circa il non arrivo di essa nel porto di destinazione durante il termine stabilito per la presunzione di perdita;

4. per la prova del danno e dell' entità di esso i documenti di visita, di stima e di vendita conformi alle leggi od agli usi del luogo, ove è rilevato il danno, come pure i preventivi di spesa dei periti; inoltre i conti quitanzati circa le riparazioni fatte ed altre quitanze relative a paga-

menti fatti; riguardo ad un danno parziale alla nave (Art. 876, 877), i documenti di visita e di stima come pure i preventivi di spese bastano però solo quando siano debitamente distinti i danni eventuali, che provengono da consumo, vetustà, guasto o tarlo, e nello stesso tempo siasi ricorso, per quanto era possibile, a periti che fossero stabiliti dall' autorità una volta per sempre ovvero fossero stati specialmente nominati dal tribunale del luogo o dal console dello Stato ed in mancanza di loro, ovvero qualora non si possa ottenere la loro cooperazione, da un' altra autorità [a].

1. La disposizione di questo articolo, che siano da riguardarsi come documenti sufficienti per il conto del danno quelli che non sogliono essere contestati nella pratica del commercio specialmente in causa della difficoltà di procurarsi altri mezzi di prova, non è un principio singolare del diritto di assicurazione marittima, ma si accorda colla pratica del commercio e collo spirito del diritto commerciale (*Entsch. des R. O. H. G.* IV pag. 409 e seg.; V pag. 124 e seg.).

2. Fra i documenti di proprietà d' uso rilevati al n. 1 riguardo alla nave sono da comprendersi il certificato, il cosidetto *Beilbrief* e simili.

Nel n. 4 sono pareggiati alle leggi, gli usi del luogo in cui è rilevato il danno. L' assicuratore deve quindi accontentarsi se sono osservati gli usi pubblici, che si riscontrano nel detto luogo, anche se gli stessi non siano conciliabili colle leggi ivi vigenti (Prot. VII pag. 3569).

4. Circa le disposizioni date nel n. 4 riguardo ad un danno parziale della nave confronta le disposizioni delle Condizioni generali (§ 127-129) e di quelle di Brema (§ 58). (Vedi sopra pag. 326 e seg.); riguardo ad un simile danno alle merci confronta Condizioni generali (§ 133) e Condizioni di Brema (§ 60) (Vedi sopra pag. 342 e seg.).

---

[a] Vedi la nota all'Art. 886 Cod. Comm.

Art. 889. (1)

Questo articolo è stato abrogato col § 13 n. 2 della legge introduttiva all' Ordinanza di procedura civile dell' Impero in seguito all' essere stata disapplicata la vecchia teoria delle prove.

Art. 890.

È valida una convenzione, con cui l'assicurato sia liberato dalla prova delle circostanze menzionate nell' Art. 886 o da una parte di esse, però senza pregiudizio del diritto dell' assicuratore di provare il contrario.

La convenzione stipulata nel caso di assicurazione di merci, che non si debba produrre la polizza di carico, esonera solo dalla prova del caricamento [*a*].

1. Il principio stabilito nell'al. 1, che si scosta dai principii del diritto civile, era già riconosciuto nel diritto precedente, e fu specialmente non di rado inserita nella polizza la clausola che in caso di danno la polizza debba servire come sola prova dell'interesse o come prova dell'interesse esistente tanto quanto della stima (Cfr. Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 29 Settembre 1862, HERMANN e HIRSCH, *Sammlung*, pag. 141 e seg.; Sentenze del Supremo Tribunale d'Appello di Lubecca del 30 Dicembre 1867 e del 30 Novembre 1869, KIERULFF, *Sammlung* III pag. 1012, 1014 e seg.; V pag. 635 e seg.). In virtù di una tale convenzione (2) l' assi-

(1) *Anche nel caso di una contestazione giudiziale devesi di regola, ed in quanto circostanze speciali non diano motivo di dubbi, ammettere forza probatoria ai documenti indicati nell' Art. 888.*

(2) Le polizze odierne di Amburgo (per l' assicurazione di merci) contengono la seguente disposizione: *Gli assicuratori rinunciano alla presentazione della relazione del capitano nei casi in cui merci caricate sopra*

[*a*] Manca una disposizione corrispondente.

curato è soltanto esonerato dall' onere della prova, ma non dall'obbligo di affermare quanto è necessario a giustificare la sua domanda. È in certo qual modo riconosciuta in tal caso una *praesumptio iuris* per i fatti, che servono di base e di fondamento alla domanda dell' assicurato, la quale però può essere infirmata dalla prova contraria dell'assicuratore (Prot. VII pag. 3571).

Questo diritto di provare il contrario non può essere tolto all' assicuratore con una convenzione a ciò diretta, inquantochè questa contraddirebbe all'essenza del contratto di assicurazione, il quale presuppone sempre un interesse dell' assicurato.

2. Un significato affatto diverso che nella convenzione contemplata al n. 1 è insito nella clausola « che in caso di danno per esigere la riassicurazione basti solo la quitanza del risarcimento prestato » ed in clausole analoghe, che di regola si trovano nelle polizze di assicurazione.

Con ciò il riassicurato è non solo liberato dalla prova dei requisiti di fatto della domanda di risarcimento del primo assicurato da lui riconosciuta, ma il riassicuratore è tenuto a regolare il danno del riassicurato, fatta eccezione naturalmente per i casi di condotta dolosa o gravemente colposa. Con ciò è data al riassicurato la possibilità di attenersi nei rapporti col proprio assicurato a ciò che in buona fede e senza colpe manifeste ritiene per giusto ed equo e di rimuovere da sè la preoccupazione di dover possibilmente giustificare rimpetto al riassicuratore la sua condotta e far il proprio regresso verso di lui per tutto l'importo o per una parte dell'indennità prestata (1) (*Entsch. des R. O. H. G.* XXIV pag. 393 e seg.).

---

piroscafi siano state assicurate franche da un determinato per cento di avaria e si verifichi un' avaria.

(1) In Francia è anche frequentemente attribuito lo stesso significato ad una clausola, *par laquelle le réassureur s'oblige à payer le réassuré sur la simple exhibition de la quittance souscrite par l'assuré,* sicchè nessuna eccezione possa opporsi dal riassicuratore alla domanda del riassicurato, *lorsqu'il est de bonne foi.* (Vedi Bedarride III n. 1152). Secondo altri giuristi, questa clausola ha invece soltanto l'effetto *de mettre à la charge du réassureur la preuve, qu'il n'y a pas eu de chargement*

Art. 891.

Nel caso di assicurazione per conto altrui chi fece assicurare ha veste, anche senza la presentazione di una procura dell' assicurato, per disporre dei diritti, che nel contratto di assicurazione sono pattuiti per l'assicurato, come pure per esigere, per chiedere giudizialmente le somme spettanti in virtù dell' assicurazione. Questa disposizione vale però nel caso del rilascio di una polizza solo allorquando chi fece assicurare presenti la polizza.

Se l' assicurazione è fatta senza incarico, chi l'ha conclusa abbisogna del consenso dell'assicurato per esigere o per chiedere giudizialmente le somme spettanti in virtù dell'assicurazione [*a*].

1. Nel caso di un' assicurazione per conto altrui si ha un contratto a favore di un terzo (Vedi sopra pag. 36 e seg.). A chi fece assicurare non competono diritti proprii in forza del contratto di assicurazione. L' assicuratore non si obbliga verso chi fece assicurare a risarcire a lui il danno, che l' assicurato soffre, ma a risarcire all'assicurato il danno, che questi soffre. Come persona che liquida propriamente il danno non figura quindi chi fece assicurare, ma l'assicurato (Prot. VIII pag. 4430, 4437 e seg.). Ciò malgrado chi fece assicurare è dichiarato autorizzato a disporre dei diritti pattuiti nel contratto di assicurazione per l' assicurato, come pure ad esigere e chiedere giudizialmente le somme derivanti dal contratto di assicurazione, anche senza presentare la procura, contro presentazione della polizza, se questa è emessa; e col consenso dell' assicu-

---

ou qu'il n'est pas perdu, tandis que, sans cette clause, il n'aurait eu qu'à attendre la preuve qu'aurait dû produire le réassuré (Vedi CAUVET I n. 299).

---

[a] Il nostro Codice nulla dispone in proposito. I diritti di chi fece assicurare sono regolati perciò dalle norme del diritto comune.

rato, qualora l'assicurazione sia stata conclusa senza incarico. Questa disposizione fu data tanto nell'interesse dell'assicurato, quanto per garantire chi fece assicurare. È di grandissima importanza per il primo che chi fece assicurare possa rinunciare validamente ai diritti derivanti da un'assicurazione allo scopo di concluderne un'altra (Cfr. Art. 793). In caso contrario potrebbero sorgere per l'assicurato i più gravi pregiudizii, perchè la rinunzia deve essere già dichiarata validamente all'atto della conclusione della nuova assicurazione a che questa sia valida, e fra il momento, in cui si venne a conoscere che la precedente assicurazione non offre più sufficiente garanzia, e la richiesta all' assicurato, se voglia rinunciare alla stessa, od il conferimento dell'incarico di fare la dichiarazione di rinunzia, molto facilmente può verificarsi od esser noto un sinistro ed in conseguenza di ciò essere esclusa ogni altra assicurazione. Lo stesso è a dirsi per la scelta ed il riconoscimento di periti per la visita e per la stima delle cose assicurate, per il riconoscimento di arbitri per decidere, se la cosa assicurata debba o meno essere venduta, e per ogni specie di transazioni. Dall'una parte non si può differire senza gravissimo danno dell' assicurato l' addivenire a questi atti, dall'altra, se l'assicurato dimora lontano, è impossibile ricercare tempestivamente il suo pensiero circa tali affari e presentare una procura di lui (Prot. VIII pag. 4440 e seg.). Questa disposizione, come pure quella degli Art. 893, 894, serve a garantire chi concluse l'assicurazione, inquantochè colla stessa sono garantiti i diritti a lui spettanti contro l' assicurato riguardo all'oggetto assicurato per le sue anticipazioni, quali sarebbero il pagamento del premio, l' esborso di somme per avaria per l' oggetto assicurato e simili (Prot. VIII pag. 4434, 4442).

2. Chi concluse l' assicurazione è solo autorizzato ad imprendere gli atti in esame, cioè addiviene agli stessi quale mandatario presuntivo dell'assicurato, ma non quale creditore. Qualora la domanda d'indennità sia fatta valere contro l'assicuratore giudizialmente, apparisce quindi quale attore vero e proprio l'assicurato, e chi fece assicurare deve perciò sempre indicare la persona realmente assicurata e stabilire l' interesse ed il danno di lui (Prot. VIII pag. 4439; *Entsch. des R. O. H. G.* X pag. 129 e seg.; XIV pag. 122, 127 e seg.; Voigt *Neues Archiv für Handelsrecht* IV pag. 229 e seg., nota 59;

Condizioni generali § 151). Perciò l'assicurato può conferire a chi fece assicurare incarichi riguardo al modo di gerire l'assicurazione, ad attenersi ai quali questi è obbligato, ed anche muovere opposizione rimpetto all' assicuratore contro l'esecuzione degli ordini di chi fece assicurare, ed in questo modo può provvedere alla sua propria sicurezza, in quanto non ne sorga una collisione coi diritti, che spettano a chi concluse l' assicurazione per anticipazioni fatte e simili (Prot. VIII pag. 4441 e seg.).

3. La facoltà di disporre dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione devesi prendere nel senso più lato in modo da riferirsi, come già sopra fu osservato incidentalmente, anche a far rinuncie e transazioni (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XIV pag. 137 e seg.).

4. L'alinea secondo si spiega, considerando che, se chi concluse l'assicurazione fosse autorizzato, anche nel caso dell'assicurazione contemplato in detto alinea, ad esigere le somme portate dall' assicurazione senza consenso dell' assicurato, egli sarebbe posto in grado di concludere l'assicurazione, di esigere e tenere per sè le somme portate dalla stessa senza nulla comunicare all'assicurato dell'una o dell'altra cosa, e si verrebbe con ciò a favorire le assicurazioni senza interesse. È rimesso al giudice di decidere nel caso concreto, subordinatamente a quali condizioni debbasi ritenere consenziente l' assicurato (Prot. VIII pag. 4438). Per procedere giudizialmente a garantire il credito, qualora l' insolvibilità dell' assicuratore lasci luogo a dubbii, chi fece assicurare non abbisogna di questo consenso (Reatz loc. cit. pag. 335 e seg. nota 13).

Art. 892.

Nel caso di rilascio di polizza l' assicuratore deve pagare all'assicurato le somme portate dall' assicurazione, se questi presenta la polizza.

La polizza d'assicurazione è esclusivamente un documento probatorio, e non (come la cambiale) il fondamento od il requisito imprescindibile per l' esercizio del relativo diritto di credito. In un'assicurazione per conto proprio in cui chi fece assicurare e l' assicurato sono una sola persona, l'assicuratore

non può, in quanto si tratti soltanto delle disposizioni del Codice, trattenere il pagamento fino al rilascio della polizza o farlo dipendere dal fatto che l'assicurato faccia ammortizzare la polizza annullata od andata perduta. Se le circostanze fanno ritenere possibile che gli derivi danno dalla mancata consegna della polizza, egli può esclusivamente pretendere garanzia contro tale eventualità con prestazione di cauzione od in simil modo (VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* IV pag. 230 nota 59). Nel caso di assicurazione per conto altrui, poichè solo a questo si riferisce l'Art. 892, come risulta dal posto in cui si trova, il Codice ha però subordinato l' esercizio da parte dell' assicurato del diritto di credito derivante dal contratto di assicurazione dal possesso della polizza, se questa è emessa. Tale disposizione è data per garanzia di chi fece assicurare e riceve il suo complemento nell' Art. 894 (Cfr. Prot. VIII pag. 4433-4436). Di rincontro anche l' assicurato in origine non nominato non abbisogna di alcuna cessione da parte di chi concluse l' assicurazione, poichè egli è il vero e proprio creditore (Cfr. VOIGT loc. cit. pag. 235 nota 59).

Art. 893.

Chi concluse l' assicurazione non è tenuto a consegnare la polizza all' assicurato od ai creditori od alla massa del fallimento di lui prima di essere soddisfatto dei crediti a lui spettanti contro l' assicurato riguardo all' oggetto assicurato. Nel caso di un danno chi fece assicurare può soddisfarsi di questi diritti col credito, che sorge contro l'assicuratore, e dopo aver esatto da quest'ultimo le somme portate dall'assicurazione di preferenza all' assicurato ed ai creditori di lui [a].

Il diritto di chi fece assicurare di ritenzione della polizza ed eventualmente delle somme esatte in dipendenza dell' as-

[a] Nel nostro diritto non v'ha una disposizione corrispondente a questo articolo ed ai successivi.

sicurazione non è, secondo questo articolo, come in generale il diritto di ritenzione commerciale (Art. 313, 314 Cod. Comm.), fondato in virtù di ogni credito, ma solo in virtù di un credito di lui connesso (per crediti a lui spettanti relativamente all'oggetto assicurato): VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* IV pag. 235 nota 59.

Le Condizioni generali (§ 150) dispongono invero inoltre:

La stessa conseguenza (1) *si verifica subordinatamente alle corrispondenti circostanze anche laddove le leggi particolari applicabili riguardo a chi fece assicurare attribuiscano a lui un diritto di ritenzione più ampio di quello indicato nell'Art. 893 (anche per crediti non connessi).*

Art. 894.

L'assicuratore si rende responsabile verso colui che fece assicurare, se ne pregiudica il diritto indicato nell'Art. 893, mentre questi si trova ancora in possesso della polizza, mediante pagamenti che faccia all'assicurato od ai suoi creditori od alla massa del fallimento dello stesso ovvero mediante contratti conclusi coi medesimi.

Si determina secondo le disposizioni del diritto civile, entro quali limiti l'assicuratore si renda responsabile verso un terzo, cui siano attribuiti diritti dalla polizza, col fatto di concludere contratti riguardo a questi diritti o di pagare somme portate dall'assicurazione senza farsi restituire la polizza o senza munirla della necessaria annotazione.

---

(1) Cioè quella stabilita nell' Art. 894 al. 1 Cod. Comm. (che il § 150 delle Condizioni generali riproduce del pari) per il caso ivi contemplato.

Art. 895.

Se l'assicuratore è convenuto per il pagamento delle somme portate dall' assicurazione, egli non può, nel caso di assicurazione per conto altrui, opporre in via di compensazione crediti, che gli competano verso chi fece assicurare [a].

Nel diritto precedente prevaleva l' opinione che nel caso di assicurazione per conto altrui l'assicuratore possa opporre *compensando* all'assicurato, che faccia valere la sua domanda d' indennità, tutti i crediti, che gli competono contro chi fece assicurare. Questo principio è risultato dal fatto di riguardare chi conclude un'assicurazione per conto altrui quale commissionario (VOIGT, *Neues Archiv für Handelsrecht* IV pag. 233 e seg. nota 59; Schema generale delle assicurazioni marittime di Amburgo del 1847 § 84 al. 2 (1)).

Questo principio è già modificato nello Schema riveduto di assicurazione marittima del 1853, in quanto che fu concesso all' assicuratore di compensare colle domande dell' assicurato solo *i crediti per premio e gli altri crediti derivanti dal suo commercio di assicurazione con colui che fece assicurare* (2).

---

(1) *L' assicuratore è autorizzato del pari a compensare ogni suo credito, senza eccezione e distinzione, verso un' assicurato* (per tale è qui da intendersi chi fece assicurare) *divenuto insolvente con tutti i crediti per avaria o per danni, che si riferiscano alle assicurazioni concluse con lui sia per conto proprio, sia per conto altrui o di chi spetta, anche se la polizza fosse stata ceduta al vero e proprio interessato, senza che l' assicuratore avesse prima approvata per iscritto la cessione.*

(2) § 84 al. 3. *L' assicuratore è del pari autorizzato sempre a compensare ogni credito a lui competente per diritto proprio per premii o per altri crediti derivanti dal suo commercio di assicurazioni verso l' assicurato*

---

[a] Cfr. Art. 14 al. 1 della polizza italiana sopra merci, a termini della quale l'assicuratore ha diritto, in qualunque mano si trovi la polizza, di detrarre dall'importo della perdita o danno a pagarsi l' ammontare dei premi ad esso dovuti dall' assicurato primitivo, non solo per la stessa sicurtà, ma anche per altre sicurtà anteriori o posteriori, scaduti o non scaduti, restituendo le relative cambiali ed obbligazioni come denaro contante.

Il Codice di Commercio, che parte dal concetto che nella assicurazione per conto altrui il diritto esperibile in virtù del contratto di assicurazione sia un diritto dell'assicurato e non di colui che concluse l'assicurazione, non ammette la compensazione coi crediti dell'assicuratore verso chi fece assicurare. Possono bensì essere compensati crediti verso l'assicurato, agisca questi direttamente, ovvero agisca chi fece assicurare. Secondo il VOIGT (loc. cit. pag. 236 nota 59), l'esercizio di questo diritto di compensazione soffre in quest'ultimo caso, in base agli Art. 893, 894, una limitazione in quanto non può per effetto di esso venire pregiudicato il soddisfacimento di colui che conchiuse l'assicurazione per i crediti a lui competenti verso l'assicurato riguardo all'oggetto assicurato. Ma contro questa opinione (che io pure avevo invero adottata nella prima edizione) sta decisamente (come il REATZ spiega nel Manuale dell'ENDEMANN IV pag. 334 nota 9) il fatto che chi fece assicurare esercita esclusivamente i diritti dell'assicurato ed agisce appunto quale rappresentante di lui, e che il convenuto, come può far valere le eccezioni a lui competenti contro l'attore, agisca questi personalmente o per mezzo di un mandatario, non può essere limitato nell'opporre tali eccezioni dalla circostanza che al mandatario competa un diritto di credito contro l'attore stesso; anche l'Art. 894 vieta all'assicuratore, sotto pena di responsabilità propria, soltanto un pagamento all'assicurato in pregiudizio di chi fece assicurare, ma non trasmette a quest'ultimo la parte del credito dell'assicurato corrispondente ai diritti di lui indicati nell'Art. 893, e neppure dichiara nullo per questa parte il credito dell'assicuratore. Le Condizioni generali (§ 151) concepiscono il diritto di compensazione dell'assicuratore nel senso sostenuto dal VOIGT (1).

(chi fece assicurare) *divenuto insolvente coi crediti per avaria ed indennità; egli è autorizzato a compensare altri crediti a lui competenti verso l'assicurato — in quanto ciò sia ammesso in generale secondo le leggi — solo allorquando l'assicurazione, alla quale si riferisce il credito per avaria od indennità, sia convalidata per conto proprio dell'assicurato.*

(1) *Per decidere la questione, quali crediti a lui competenti possano opporsi in via di compensazione contro un diritto ad indennità fatto valere contro di lui, devesi aver riguardo a ciò che sempre, tanto se la domanda sia esercitata dall'assicurato stesso quanto se lo sia da un rappresentante*

Secondo quanto fu detto si decide facilmente anche la questione, se ed in quanto l'assicuratore abbia facoltà di fare la compensazione col credito per i premii verso l'assicurato, che pretenda il risarcimento. Egli è a ciò autorizzato, in quanto l'assicurato sia obbligato al pagamento del premio, cioè (giusta l'Art. 816) se chi fece assicurare è divenuto insolvente e non ha ricevuto il premio dall' assicurato. Alla Conferenza di Amburgo (Prot. VIII pag. 4432 e seg.) fu esaminata in seconda lettura la questione, se all' assicuratore debbasi concedere esplicitamente il diritto di fare verso l' assicurato la compensazione col premio; in favore della tesi affermativa si fece anche osservare che questa risulta spontaneamente dalla legge, poichè l' assicurato può agire soltanto in virtù del contratto concluso da chi fece assicurare, e con ciò deve subire tutte le eccezioni derivanti dal contratto di assicurazione, fra le quali va eziandio compresa l'affermazione che il premio non sia ancora pagato. Però fu osservato di rincontro che questa deduzione è esclusa dal testo dell'Art. 706 del progetto di prima lettura (cioè dell'odierno Art. 816). Dietro ciò la questione fu risoluta dalla maggioranza in senso negativo.

---

di lui ovvero (nel caso di assicurazione per conto altrui) da chi fece assicurare, l' assicurato è quegli, in virtù del cui diritto è proposta la domanda; perciò sono compensabili soltanto i diritti dell'assicuratore verso l'assicurato. Il diritto dell'assicuratore di far la compensazione con un credito a lui competente verso l'assicurato soffre però una limitazione, allorquando, nel caso di assicurazione per conto altrui, chi fece assicurare sia quegli che, previa presentazione della polizza, richiede l'ammontare del danno e che in conformità al § 150 **(conforme agli Art. 893-894 Cod. Comm.)** ***ha facoltà di farsi pagare sulle somme portate dall'assicurazione di preferenza all'assicurato ed ai creditori di lui. Evidentemente in quest'ultimo caso sorge un diritto dell'assicuratore di fare la compensazione fino a debita concorrenza coi crediti eventuali di lui verso la persona stessa, che fece assicurare, p. es. per premii non ancora pagati.***

Nei casi, in cui l' assicurato trasmette, per mezzo di cessione, a chi fece assicurare o ad un terzo i diritti attuali o futuri a lui spettanti verso l'assicuratore, si applicano i principii generali di diritto.

Art. 896.

L' assicurato è autorizzato a cedere ad un terzo non solo i diritti ad indennità, che gli competono in seguito ad un sinistro già verificatosi, ma anche quelli futuri. Se è rilasciata una polizza, che sia all' ordine, essa può essere trasmessa per mezzo di girata; riguardo ad una tale girata si applicano le disposizioni degli Art. 301, 303 e 305. Nel caso di assicurazione per conto altrui, per la validità del primo trasferimento basta la girata di chi fece assicurare [a].

1. Colla cessione non possono essere modificati i diritti e gli obblighi dell' assicuratore. Il cessionario può infatti derivare i suoi diritti soltanto dalla persona dell'assicurato e deve quindi, in conformità ai principii del diritto civile, lasciarsi opporre tutte le eccezioni, che possono essere opposte all'assicurato. Di rincontro al giratario non possono essere opposte le eccezioni derivanti dalla persona del suo girante (Art. 303 Cod. Comm.) Invero si osservò alla Conferenza d'Amburgo che questo principio soffre una limitazione, inquantochè restano riservate all'assicuratore, malgrado la girata, tutte le eccezioni derivanti dal contratto stesso di assicurazione, come pure quelle che si riferiscono all'adempimento delle condizioni, da cui deriva, per legge od a termini del contratto, il sorgere di un diritto ad indennità, per esempio l'obbligo di dare avvisi. Sono escluse perciò soltanto le eccezioni concomitanti al contratto di assicurazione, come, per esempio, quelle di pagamento, di compensazione, di transazione, di rinuncia, di confusione e simili. La girata produrrebbe soltanto la conseguenza che il giratario abbia il diritto, senza ulteriore esame della verità

[a] L' Art. 81 della polizza italiana sopra merci ammette la cessione della polizza mediante regolare trasferimento inscritto nella polizza stessa e riconosciuto dall'assicuratore; il nuovo possessore subentra in tutti i diritti ed obblighi dell' assicurato primitivo, restando ferme le disposizioni relative al premio in modo che l'assicuratore conservi sempre la priorità in forza della polizza per i premi eventualmente dovutigli dall'assicurato primitivo.

della girata e senza essere esposto alle eccezioni derivanti dalla persona del precedente possessore concomitanti al contratto di assicurazione, di far valere il diritto all'indennità competente al vero assicurato in conformità al contratto di assicurazione (Prot. VII pag. 3579 e seg.). Ed a questa teoria io aveva del pari aderito nella prima edizione. Ma il VOIGT (*Seeversicherungs-Recht* I pag. 75) dichiara con ragione questa opinione insostenibile, avuto riguardo al testo dell'articolo in esame del Codice, inquantochè egli osserva che, se l'Art. 303 Cod. Comm. parla di eccezioni, che derivano dal titolo stesso (le quali competerebbero all'obbligato in conformità al titolo), ciò debba intendersi esclusivamente per quelle eccezioni, il cui fondamento e la cui portata risulterebbero con certezza e chiarezza dal titolo stesso (1).

2. L'ultima parte dell'articolo è invero un'anomalia, poichè chi fa assicurare non acquista diritti dalla polizza e perciò non dovrebbe neppur poterli trasmettere ad un altro per mezzo di girata (Cfr. Prot. pag. 3582).

Art. 897.

Se dopo il decorso di due mesi dalla denuncia del sinistro il conto del danno (Art. 886) non è ancora presentato senza colpa dell'assicurato, ma però è accertata con un calcolo approssimativo la somma, che quanto meno è a carico dell'assicuratore, quest'ultimo deve pagare provvisoriamente questa somma in acconto del suo debito, però non prima che sia trascorso il termine

(1) In Inghilterra, in cui il *Policies of Marine Assurance Acte* del 1868 (*31 e 32 Victoria c. 86*) consente la valida trasmissione delle polizze di assicurazione marittima per mezzo di girata (*Sect 2*), il convenuto è autorizzato, secondo il testo chiaro della legge (*Sect 1;* vedi sopra pag. 42 nota 1), ad opporre al possessore successivo della polizza legittimato dalla girata non soltanto quelle eccezioni, che si riferiscono al contratto stesso di assicurazione, ma in generale tutte le eccezioni (anche derivanti da altri rapporti giuridici), che l'assicuratore potrebbe opporre all'originario assicurato (*Pellas and Co. — Neptune Mar. Ins. Co.* 1879)

eventualmente convenuto per il pagamento delle somme portate dall' assicurazione. Se il termine per il pagamento deve cominciare dal momento in cui è comunicato all'assicuratore il conto del danno, esso si calcola, nel caso previsto da questo articolo, dal momento in cui è comunicato all'assicuratore il calcolo provvisorio [*a*].

Il significato dell' articolo è il seguente: Se già sussistono tutte le condizioni indicate nell'Art. 886 dell' obbligo di pagare il risarcimento all' infuori della constatazione dell' ammontare del danno sofferto, l' assicuratore deve pagare frattanto e senza pregiudizio della posteriore stima definitiva, ciò che egli avrebbe quanto meno da pagare secondo una stima provvisoria e simultaneamente approssimativa. Requisito per l' obbligo di pagamento dell'assicuratore non è perciò che già una parte del danno sia stimata definitivamente, come secondo la disposizione dell' articolo non si tratta in alcun modo di una separazione della parte liquida dall' illiquida (Prot. VII pag. 3584; VIII pag. 4443). È evidente che l' assicurato è tenuto alla restituzione del dippiù ricevuto; di rincontro chi fece assicurare non è in sè obbligato personalmente per la restituzione, se ha ricevuto il pagamento provvisorio (Cfr. Prot. pag. 3584).

Nelle Condizioni generali il § 152 corrispondente a questo articolo è del seguente tenore:

Se sono trascorsi due mesi dalla dichiarazione del danno e l' ammontare di questo non è

---

riportata anche dal Voigt nella *Zeitschrift* del Goldschmidt, XXVIII, pag. 359-361). Al Voigt, il quale non ritiene possibile una diversa intelligenza della relativa disposizione di legge, sembra impossibile che alla pubblicazione della legge in esame abbia presieduto soltanto l' intenzione di render possibile all'acquirente di una polizza di farla valere in proprio nome. Egli congettura che la legge in seguito ad una redazione sommamente viziosa dica cosa affatto diversa da ciò che avrebbe dovuto dire secondo l' intenzione del legislatore (loc. cit. pag. 361).

[*a*] Manca una disposizione corrispondente.

ancor liquidato e calcolato senza colpa dell'assicurato, o non ne è ancora presentato il regolamento (§ 142), *ma però si può stabilire con calcolo approssimativo la somma, che quanto meno è a carico dell' assicuratore, questi deve pagare provvisoriamente in acconto del suo debito due terzi di tale somma.*

Cfr. anche § 153 al. 3 e 4 (v. sotto).

Art. 898.

L' assicuratore deve anticipare

1. nei casi di avaria per le spese necessarie per il salvataggio, per la conservazione o per la riparazione della cosa assicurata, in acconto pel suo debito da accertarsi in seguito, due terzi dell' importo che è a carico di lui;

2. nel caso di sequestro della nave o delle merci tutto l' importo delle spese necessarie del procedimento di reclamo, che sono a carico di lui.

Il motivo per cui nel numero primo l'assicuratore deve anticipare solo due terzi dell'ammontare delle spese, che è a di lui carico, mentre nel numero secondo questa limitazione non sussiste, sta in ciò che nel primo caso le spese devono essere stimate prima di farle, ed ogni siffatta stima dà però risultati incerti, mentre, quando le spese di reclamo devono anticiparsi solo dall' assicuratore, spesso è necessario un pagamento (Prot. VII pag. 3591 e seg.).

Le Condizioni generali (§ 153) hanno aggiunto ai due primi numeri dedotti da questo articolo anche i due seguenti alinea:

In tutti i casi di acconti e di pagamenti provvisori, che l'assicuratore faccia in conformità a questo paragrafo ed a quello precedente, l'assicurato è tenuto all' immediata restituzione di ciò che risulti in seguito a lui non dovuto. Nessuna personale responsabilità grava al riguardo su chi

ha conclusa l' assicurazione per conto altrui o quale rappresentante di un terzo.

Se un' assicurazione è conclusa per conto altrui o per incarico ed a nome di uno straniero, l' assicuratore è tenuto a fare le anticipazioni ed i pagamenti provvisorii, che gli incombono in base a questo paragrafo od al precedente, solo contro presentazione di una cauzione sicura.

SEZIONE SETTIMA.

DELLO SCIOGLIMENTO DELL'ASSICURAZIONE E DELLA RESTITUZIONE DEL PREMIO

CENNO GENERALE.

Il diritto speciale delle assicurazioni concede all' assicurato in certi casi il diritto di risolvere nuovamente il contratto di assicurazione in tutto od in parte e di ripetere o trattenere il premio totalmente o per la parte corrispondente, salvo un compenso da pagarsi all' assicuratore (Storno). I casi sono: 1. se l'assicurato rinuncia in tutto od in parte all'impresa, cui si riferisce l'assicurazione, ovvero se senza il suo concorso le cose assicurate non sono in tutto od in parte esposte al rischio (Art. 899 al. 1, 901, 902); 2. se l' assicurazione è inefficace per mancanza dell' interesse assicurato, per sovrassicurazione o per doppia assicurazione e colui che fece assicurare e, nel caso di assicurazione per conto altrui, anche l' assicurato hanno agito in buona fede (Art. 900, 901, 902); 3. se l' assicuratore è divenuto insolvente, e non è prestata all'assicurato una garanzia sufficiente per l' adempimento delle obbligazioni di lui. Però in questo caso l' assicurato può anche concludere una nuova assicurazione (in conformità all'Art. 793) a spese dell'assicuratore (Art. 903). La misura del compenso per lo storno è fis-

sata: 1. dal contratto; 2. dal diritto del luogo; 3. dalle disposizioni del Codice (Art. 899 al. 2).

Se l'oggetto assicurato è alienato, possono essere trasmessi i diritti spettanti all'assicurato in base al contratto di assicurazione anche riguardo a sinistri posteriori (Art. 904); nel caso di assicurazione del corpo della nave però solo in modo limitato (Art. 905).

Art. 899

Se l'assicurato rinuncia in tutto od in parte all'impresa, cui si riferisce l'assicurazione, o se la cosa assicurata non è senza il suo concorso esposta in tutto od in parte ai rischi assunti dall'assicuratore, può essere ridomandato o trattenuto il premio totalmente o per una parte proporzionale, salvo un compenso spettante all'assicuratore (storno).

Il compenso (compenso per lo storno, *Ristornogebühr)* consiste, qualora non sia convenuta o consueta nel luogo dell'assicurazione una misura diversa, nel mezzo per cento di tutta la somma assicurata o della parte corrispondente di essa: se però il premio non arriva all'un per cento della somma assicurata, nella metà di tutto il premio o della parte proporzionale [*a*].

1. Secondo i principii generali di diritto, non competerebbe all'assicurato per nessun motivo un diritto a recedere dal contratto. Anche se l'assicurazione conclusa da lui avesse perduta per lui la sua importanza, perchè non esiste più un ri-

---

[a] *Art. 614 Cod. Com. Se il viaggio è rotto prima del cominciamento dei rischi, ancorchè ciò avvenga per fatto dell'assicurato, l'assicurazione è senza effetto. — L'assicuratore riceve a titolo di indennità la metà del premio convenuto, ma non oltre il mezzo per cento della somma assicurata.* V. Art. 15 della polizza italiana sopra merci, a termini del quale, nel caso di storno, il premio viene restituito per intiero, purchè lo storno sia debitamente giustificato prima dell'arrivo del naviglio al destino; ed eccezionalmente per i vapori esso è ammesso anche dopo l'arrivo, purchè l'assicurato fornisca all'assicuratore la prova della non caricazione od altre valide giustificazioni.

schio da sopportare dall'assicuratore, egli sarebbe tuttavia obbligato al pagamento di tutto il premio, dacchè il contratto è divenuto perfetto, imperocchè è tenuto in base al contratto e non in base all'assunzione del rischio da parte dell'assicuratore (Vedi fra gli altri Bruns nell'*Encyclopädie* dello Holtzendorff I pag. 484 e seg.). Se, ciò malgrado, il diritto in tema di assicurazione, e così anche il Codice di Commercio, concede all'assicurato il diritto di ripetere o di ritenere una parte del premio, questo principio si spiega solo con considerazioni di equità (1). In tutti i casi, in cui il contratto di assicurazione è risoluto con restituzione o rinuncia ad una parte del premio da parte dell'assicuratore, si parla di storno (2).

---

(1) Il rilievo fatto alla Conferenza di Amburgo dal relatore (Prot. VII pag. 3605) che il diritto conceduto all'assicurato si possa concepire giuridicamente nel senso che il contratto di assicurazione contenga a favore dell'assicurato la condizione tacita che egli abbia da pagare solo una parte del premio, se l'assicuratore resta esonerato in tutto od in parte dal premio, presuppone che il diritto in esame sia già conceduto all'assicurato dalla legge. In contrario il Marshall (*Insurance* II pag. 648) dice che il rischio ed il premio siano fra loro in rapporto di reciprocità, e non possano quindi essere disgiunti. Così pure non è persuasiva la distinzione, che fa il Boistel (pag. 1048): *S'il y a rupture par force majeure, le ristourne est l'application du droit commun, car puis qu'il ne peut pas y avoir de voyage, il ne peut pas y avoir de risques, l'objet du contrat est impossible. Si la rupture a lieu par le fait de l'assuré, il est tout à fait en dehors des principes que la volonté de l'une des parties puisse la dégager d'une convention légalement formée.* Il Cauvet dice: *En vertu du droit commun ce contrat ne peut être dissous que du consentemen des parties, qui l'ont formé ou lorsque l'une d'elles ne remplit pas ses engagements* (II pag. 587). Ma in un altro passo (I pag. 147-150) egli ritiene, richiamandosi alla natura del contratto di assicurazione ed all'Art. 346 *Code de Commerce*, più esatto di non far intervenire senz'altro lo scioglimento del contratto nel caso di non pagamento del premio.

(2) Le prime disposizioni circa lo scioglimento del contratto di assicurazione per mancanza di rischio si trovano nell'Ordinanza di Barcellona del 1458; però questa l'ammette solo in limiti molto ristretti. Esso è riconosciuto in generale nell'Ordinanza di Barcellona del 1484 (Cfr. Reatz, *Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts*, I, pagine 142-150),

2. Giusta l'articolo, lo storno è ammesso per l'assicurato primieramente quando si rinunci all'impresa, cui si riferisce l'assicurazione, come se p. es. l'assicurato si decide per un qualsiasi motivo a vendere nel luogo di partenza le merci assicurate, che voleva spedire, se la nave è spedita per un viaggio affatto diverso da quello assicurato; in secondo luogo se la cosa assicurata non è esposta al rischio assunto senza il concorso dell'assicurato, forse senza che egli lo sappia e contro la sua volontà, come p. es. se il capitano lascia le merci assicurate nel luogo di partenza, ovvero se le stesse non possono essere esposte al rischio, contro cui è stata presa l'assicurazione, perchè questo più non esiste, come sarebbe il caso se l'assicurazione fosse stata presa contro il rischio di una determinata guerra, la quale fosse finita con una pace definitiva ancor prima dell'incominciamento del viaggio (Prot. VII, pag. 3607 e seg.) (1).

3. In luogo del compenso di storno regolato dal Codice (2), le Condizioni generali (§ 154) hanno stabilito il 1[4 0[0 di tutta la somma assicurata o della parte corrispondente di essa, e, se il premio non tocca il 1[2 0[0 della somma assicurata, la metà di tutto il premio o della parte proporzionale di questo (3). Le

(1) I principii adottati dal Codice si trovano anche nelle legislazioni straniere: *Code de Commerce* francese (Art. 349: *Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annullée: l'assureur reçoit à titre d'indemnité demi pour cent de la somme assurée); Code de Commerce* belga (II Art. 177, il quale ammette l'effetto suindicato anche *lorsque, l'affréteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû)*; per il diritto inglese l'Arnould (II pag. 986-989) Codici di commercio olandese (Art. 635), portoghese (Art. 1750), spagnuolo (Art. 889, 890): Legge marittima per la Finlandia (Art. 195 al. 1); ed il diritto norvegese (Condizioni rivedute di assicurazione marittima § 109).

(2) La misura del 1[2 0[0 della somma assicurata è riconosciuta in quasi tutte le legislazioni straniere: così nel diritto inglese, francese, belga, spagnuolo, olandese, portoghese (V. i passi sovra citati). Secondo la legge della Finlandia, come pure secondo le Condizioni di assicurazione norvegesi, il compenso di storno ammonta al 1[4 0[0, però mai a più della metà del premio.

(3) Questa misura del compenso di storno si trova già nello Schema

Condizioni di Brema (§ 67) stabiliscono il 1⁄4 0⁄0 della somma assicurata senza distinzioni.

4. Le Condizioni generali contengono eziandio le seguenti disposizioni speciali:

§ 158. *Se vi sono più assicurazioni sopra lo stesso oggetto, siano le stesse state conchiuse nello stesso luogo od in luoghi diversi, per lo stesso premio o per premii diversi, in base alle stesse condizioni di contratto od a condizioni diverse, nel caso di storno di una parte dell' importo assicurato, non è lasciato all'arbitrio dell'assicurato lo scegliere quale assicurazione voglia stornare. Se le assicurazioni sono concluse contemporaneamente* (§ 10), *lo storno è ripartito proporzionalmente fra tutti gli assicuratori; se sono concluse in tempi diversi, le assicurazioni più recenti vanno stornate prima delle più remote secondo la data della conclusione.*

§ 159. *Lo storno deve essere chiesto entro il termine di un anno dal giorno, in cui è firmata la polizza, e, se nessuna polizza fu emessa, dal giorno della conclusione dell' assicurazione; in caso contrario ogni diritto a ciò è estinto.*

Art. 900.

Se l' assicurazione è inefficace per mancanza dell' interesse assicurato (Art. 782) o per soprassicurazione (Art. 790) o per doppia assicurazione

---

generale di assicurazioni marittime di Amburgo (§ 78). Nel Codice prussiano esso era del 1⁄4 0⁄0, se il premio anche non eccedeva il 2 0⁄0, in caso diverso il 1⁄2 0⁄0 (§§ 2335, 2334 *Allgemeine Landrecht* II, 8). In alcuni casi, in cui l'assicurazione è stornata nell' interesse dell' assicuratore, il compenso di storno è, anche secondo le Condizioni generali, eguale al 1⁄2 0⁄0, se il premio ammonta all' un per cento e più, diversamente alla metà del premio (§§ 44, 46, 47, 64),

(Art. 792), e se colui che fece assicurare ed anche l' assicurato, nel caso di assicurazione per conto altrui, nell'atto di conferire l' incarico, sono stati in buona fede, può del pari essere ripetuto e trattenuto il premio, salvo il compenso per lo storno indicato nell'Art. 899 [a].

I principii stabiliti in questo articolo concordano colle legislazioni straniere (1).

Il § 155 delle Condizioni generali corrisponde all'Art. 899 colla sola differenza che in quello il compenso per lo storno ammonta, al massimo, al 1[4 0[0 in conformità al riferito § 154. Di rincontro le Condizioni di Brema dispongono:

§ 70. *Se viene assicurato più di quanto l'assicuratore potrebbe essere tenuto a corrispondere nel caso di danno, il dippiù è stornato contro un compenso di 1[4 0[0 per l'assicuratore. Più assicurazioni dello stesso giorno sono stornate in eguale proporzione.*

§ 69. *Qualora un medesimo interesse sia assicurato due o più volte, ogni assicurazione è*

---

(1) Così dispone il *Code de Commerce* riguardo alla soprassicurazione (Art. 358): *les assureurs ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent*, e riguardo alla doppia assicurazione (Art. 359): — *les assureurs, qui ont signé les contrats subséquents — ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée* (Cfr. sopra pag. 58 nota e 63 nota). In Inghilterra l' assicurato ha nel caso di *short interest, over insurance, double insurance* diritto al *rateable retourn of premium,* purchè nel concludere l' assicurazione non si trovasse in *mala fide*. Nel caso di doppia assicurazione si distinguono, riguardo alla questione, in quale misura i singoli assicuratori siano obbligati alla re-

---

[a] Nel caso di assicurazione per una somma eccedente il valore delle cose assicurate conclusa senza dolo nè frode da parte dell' assicurato, l'*Art. 428 Capov. Cod. Comm.* dichiara valida l'assicurazione fino alla concorrenza del valore delle cose assicurate; l'assicurato non è tenuto a pagare il premio per la somma eccedente, ma deve soltanto un' indennità eguale alla metà del premio e non maggiore del mezzo per cento della somma assicurata. Per le doppie assicurazioni vedi anche gli *Art. 426* e *427 Cod. Comm.*, che già avemmo da riferire.

inefficace; devesi però pagare il premio. L'assicurato, se fornisce la prova che la prima assicurazione fu presa senza che egli lo sappia, ha facoltà di domandare lo storno delle posteriori contro un compenso di 1[4 0]0.

Non si scorge il motivo per cui le Condizioni di Brema richiedano per il diritto di storno la *bona fides* dell'assicurato solo nel caso del § 69.

Art. 901.

L' applicazione degli Art. 899 e 900 non è esclusa per il fatto che il contratto di assicurazione sia inefficace per l' assicuratore in causa dell' omissione dall' obbligo di denunzia o per altri motivi, anche se l' assicuratore, malgrado tale inefficacia, avesse diritto a tutto il premio.

Le Condizioni generali fanno la seguente eccezione al principio di questo articolo, che esse adottano del pari (§ 156).

Se però nella conclusione del contratto o negli

---

stituzione, tre casi: 1. se la doppia assicurazione si è verificata sopra una sola polizza, *all the underwriters contribute rateably* (cioè *in proportion to their respective subscriptions) to the return of premium without regard to the date of their subscriptions;* 2. se più polizze sono emesse ad una stessa data, vale il medesimo principio; 3. se diverse polizze sono emesse a date diverse, *the later only are subject to a claim for return of premium in case of over-insurance because until their execution the earlier sustained a risk equal to the full amount of their subscriptions.* V. ARNOULD II pag. 997-1000, I pag. 313. Negli Stati Uniti di America, in cui nel caso di doppia assicurazione il secondo assicuratore è di regola, in virtù di una clausola speciale di polizza, dichiarato tenuto al risarcimento solo in quanto l' oggetto assicurato non sia garantito dalla prima assicurazione (V. sopra pag. 164 nota), è detto riguardo al premio: *and shall* (cioè il secondo assicuratore) *return the premium upon so much of the sum insured as they shall be exonerated from by such prior insurance, excepting half per cent* (PHILLIPS, *Insurance* II n. 1889).

atti precedenti impresi a tale scopo, sia da chi fece assicurare, sia dall'assicurato o da un rappresentante di lui o da un mandatario intermedio, si fosse avuta l' intenzione di ingannare l'assicuratore, non si fa luogo ad alcuno storno. La intenzione di ingannare l'assicuratore devesi ammettere già allorquando una delle persone suindicate abbia fatto dichiarazioni contrarie alla sua migliore scienza sopra circostanze rilevanti.

Art. 902.

Non si fa luogo allo storno, se il rischio ha già cominciato a correre per l' assicuratore. [a]

Il principio è conforme alla natura della cosa. La legge non poteva costringere l' assicuratore, che ha già sopportato il rischio, a subire uno scioglimento del contratto da parte dell' assicurato. Se l' assicurazione è conclusa per più viaggi, il diritto di recesso compete all' assicurato, qualora un viaggio sia già intrapreso, riguardo agli altri solo quando per ogni viaggio si abbia un' assicurazione speciale (1). Le Condizioni

(1) Il diritto inglese concorda col germanico. *If the risk be entire and indivisible, and has once commenced for instance, by the ship getting under way, the premium is acquired, though she may return the next instant and wholly abandon the voyage. Or where the insurance is « at and from » if the risk be entire, there can be no return of premium, though the ship may be lost while at the port waiting to take in a cargo.* (V. ARNOULD I pag. 989 e seg.) Così pure il diritto francese e quello belga: *Code de Commerce* (Art. 349: Art. 177; V. sopra pag. 378 not. 1) Art. 351 (182 V. sopra pag. 152 e seg. nota). L'Art. 356 (Art. 186) contiene una disposizione speciale puramente d'indole positiva: *Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour et si le vaisseau étant parvenu à sa première déstination il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargemont en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime con-*

[a] Vedi *Art. 614 Cod. Comm.* sovra riportato.

generali (§ 157) aggiungono infatti anche al principio ricavato dall'Art. 902 le seguenti parole:

e non si distingue al riguardo, se l'assicurazione sia conclusa per un singolo viaggio od a tempo o per più viaggi combinati (V. però il § 162 in fine: pag. 389 e seg.).

Art. 903.

Se l'assicuratore è divenuto insolvibile, l'assicurato ha facoltà, a sua scelta, o di recedere dal contratto e di ripetere o trattenere tutto il premio ovvero di concludere una nuova assicurazione a spese dell'assicuratore in conformità all'Art. 793. Questo diritto però non gli compete, qualora gli sia data sufficiente cauzione per l' adempimento delle obbligazioni dell'assicuratore prima che egli abbia receduto dal contratto od abbia conclusa la nuova assicurazione [a].

---

venue, s'il n'y a stipulation contraire [b]. La giurisprudenza francese rigetta un'estensione di tale disposizione all'assicurazione del corpo della nave: RUBEN DE COUDER I pag. 580 n. 671. I Codici di Commercio portoghese (Art. 1751) ed olandese (Art. 636) si scostano col disporre che, se dal viaggio si desiste dopo che il rischio sia cominciato a correre per l' assicuratore, ma prima che sia levata l'ancora o siano sciolte le gomene,

---

[a] *Art. 433 Cod. Comm. Se l' assicurato fallisce, quando il rischio non è ancora finito e l' assicuratore non è pagato del premio, questi può chiedere cauzione oppure lo scioglimento del contratto. — L' assicurato ha lo stesso diritto, se* l' *assicuratore fallisce o si mette in istato di liquidazione.* Giusta l' Art. 14 della polizza italiana sopra merci, nel caso di fallimento o di sospensione di pagamenti, se il rischio non è terminato ed il premio non è pagato o lo fu mediante cambiale od obbligazione, l' assicuratore può domandare cauzione ed in difetto di questa, entro cinque giorni dopo fattane la domanda, si considera come annullata la polizza.

[b] *Art. 620 Cod. Comm. Se il contratto ha per oggetto l'assicurazione del carico per l'andata e per il ritorno e giunta la nave alla prima destinazione non si fa alcun carico di ritorno o il carico di ritorno non è compiuto, l' assicuratore ha diritto soltanto ai due terzi del premio stabilito, se non è convenuto altrimenti.*

Come la maggior parte delle leggi straniere (1), anche il Codice offre all'assicurato il mezzo di attenuare il rischio, che gli sovrasta in causa dell' insolvibilità dell' assicuratore. Esso gli dà la facoltà, a sua scelta, di recedere dal contratto di assicurazione, trattenendo o ripetendo il premio, ovvero di concludere una nuova assicurazione a spese dell' assicuratore o della massa del fallimento di lui. Nel primo caso, poichè il contratto di assicurazione è un tutto indivisibile sì nel caso di assicurazione a viaggio come in quello di assicurazione a tempo, l' assicurato deve sciogliere tutto il contratto e ripetere tutto il premio senza aver riguardo alla parte del rischio già sopportata dall'assicuratore. Ciò vale a favore dell'assicurato, ma anche dell' assicuratore o della massa dei creditori di lui, sicchè l'assicurato, qualora si attenga al primo partito, non è autorizzato a recedere dal contratto per l' avvenire ed a convenire la massa dei creditori dell'assicuratore per i danni già verificatisi (Prot. VII pag. 3615 e seg.) La legge col concedere all'assicuratore il diritto di ovviare ai suindicati provvedimenti col dar cauzione, però solo finchè essi non siano ancora presi, ha conciliato gli interessi dell' assicurato con quelli dell' assicuratore.

Le Condizioni generali (§ 160) contengono una disposizione eguale all'Art. 903. Inoltre danno la seguente disposizione per il caso di insolvenza di colui che fece assicurare:

D'altra parte l'assicuratore è autorizzato, qualora chi fece assicurare sia divenuto insolvibile, a

---

l'assicuratore ha diritto all'un per cento della somma assicurata, qualora il premio ammonti all' un per cento od ecceda questa misura, ed a tutto il premio, se questo è inferiore all' un per cento, come pure qualora l' assicurato domandi una qualsiasi indennità.

(1) Il *Code de Commerce* (francese Art. 346; belga I Tit. 10 Art. 29) dispone: *Si l'assureur tombe en faillite, lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou la résiliation du contrat. L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.* Il Codice di Commercio olandese (Art. 285) ha la stessa disposizione per quanto riguarda la bancarotta dell'assicuratore. Secondo il Codice spagnuolo (Art. 886), l' assicurato ha in tal caso il diritto di chiedere cauzione e di risolvere il contratto, se questa non è prestata entro tre giorni.

dichiarare estinte tutte le assicurazioni da lui conchiuse per proprio conto, se entro 48 ore dalla diffida fatta a tal fine a lui od ai suoi rappresentanti non sia fatto il pagamento o prestata sufficiente garanzia per tutti i premi, che deve ancora quegli che fece assicurare, esclusi però quelli per cui l'assicuratore può in conformità al § 59 (corrispondente all'Art. 816 al. 3 Cod. Comm.) rivolgersi anche verso l'assicurato, la quale eccezione frattanto non ha luogo, se anche l'assicurato di cui si tratta è divenuto insolvente. Nel caso di più assicurazioni concluse per conto altrui l'assicuratore può in causa dell' insolvenza di chi fece assicurare dichiarare estinte soltanto quelle, per le quali il premio non sia pagato o garantito entro il termine suindicato, sicchè ogni assicurazione, per cui ha luogo il pagamento del premio o la prestazione della cauzione entro il termine suindicato, resta in vigore, benchè per altre assicurazioni il premio non sia nè pagato nè garantito (1).

---

(1) Vedi *Code de Commerce* (francese Art. 346; belga I Tit. 10 Art. 29) pag. 384 not. 1. Il modulo generale di polizza francese per l' assicurazione del corpo della nave contiene la seguente disposizione: (Art. 27): *En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré ou en cas de non paiement de la prime échue, les assureurs, après sommation restée infructueuse faite au domicile de l'assuré d'avoir à payer ou fournir caution valable dans les vingtquatre heures, peuvent annuler, à partir des dernières nouvelles, par une simple notification toute assurance en cours désignée dans l'exploit, en déclarant renoncer à la prime proportionnellement à la durée des risques restant à courir, les assureurs demeurant créanciers du surplus, plus des frais d'enregistrement et de signification.* Nel formulario di polizza per merci è detto (Art. 17): *En cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assuré, lorsque le risque n'est pas encore fini ni la prime payée, l'assureur peut demander caution et, à défaut de caution, la résiliation du contrat. L'assuré a les mêmes droits en cas de faillite ou de suspension notoire de paiements de l'assureur.*

Art. 904.

Se l'oggetto assicurato è alienato, i diritti spettanti all'assicurato, a termini del contratto di assicurazione, anche riguardo a sinistri futuri possono essere trasmessi all'assicurato in modo che questi sia autorizzato a convenire l'assicuratore, come se l'alienazione stessa non fosse avvenuta e l'assicurato stesso eserciti il diritto.

L'assicuratore resta esonerato dal rispondare per i rischi, che non si sarebbero verificati, se la alienazione non fosse avvenuta.

Egli può valersi non solo delle eccezioni e delle domande riconvenzionali, che gli competono direttamente contro l'acquirente, ma anche di quelle che avrebbe potuto opporre all'assicurato, quelle però non derivate dal contratto di assicurazione solo in quanto siano sorte già prima della notificazione del trasferimento.

La precedente disposizione non deroga agli effetti giuridici del trasferimento avvenuto mediante girata di una polizza, che sia all'ordine [a].

1. L'assicurazione dovrebbe in sè perdere efficacia in virtù dell'alienazione dell'oggetto assicurato, appena in seguito alla stessa il rischio passa all'acquirente. L'interesse dell'assicurato è estinto coll'alienazione. Se perciò in seguito si verifica un danno, l'assicurato non può più far valere alcun diritto ad indennità, perchè un'assicurazione non sussiste senza interesse

---

[a] *Art. 439 Cod. Comm. In caso di alienazione delle cose assicurate, i diritti e le obbligazioni del precedente proprietario non passano all'acquirente, se non è convenuto il contrario.* Cfr. Art. 21 del Capitolato di assicurazione marittima per il corpo ed attrezzi di bastimenti sulla piazza di Genova, che dichiara sciolto il contratto di assicurazione per effetto della vendita della nave senza che si faccia luogo a riduzione del premio, il quale anzi diventa esigibile immediatamente. V. pure il già riferito Art. 81 della polizza italiana sopra merci per quanto riguarda la cessione della polizza.

e non può aversi riguardo all'interesse dell'acquirente, perchè è diverso da quello dell'assicurato. (Così ora anche *Entsch. des R. G. Ziv. S.* VII pag. 13).

Avuto riguardo ai bisogni del commercio ed all'uso vigente da lungo tempo e specialmente nei casi numerosi di vendita di un carico viaggiante, il Codice non ha fatto che i diritti spettanti all'assicurato in base al contratto di assicurazione passino *ipso iure* all'acquirente della cosa, ma ha stabilito la possibilità della trasmissione dell'assicurazione al nuovo acquirente nel caso di alienazione dell'oggetto assicurato (1).

Essa avviene naturalmente per mezzo di cessione ovvero nel caso di polizze all'ordine per mezzo di girata. La legge ha simultaneamente provveduto a che la condizione dell'assicuratore non sia aggravata in virtù di tale trasferimento, inquantochè ha stabilito la necessità dell'identità oggettiva dell'interesse (Prot. VII pag. 3640-3642). Con ciò si spiegano gli alinea secondo e terzo. A termini del primo, i rischi, che pro-

(1) Secondo alcune legislazioni marittime straniere, nel caso di vendita della cosa assicurata e del trapasso di proprietà l'assicurazione passa in generale *ipso iure* all'acquirente, la cosa resta ulteriormente coperta dall'assicurazione a favore dell'acquirente; salvo che siasi pattuito il contrario all'atto di concludere il contratto di assicurazione: così secondo i Codici di Commercio portoghese (Art. 1697), olandese (Art. 268) e brasiliano (Art. 676). Ma già nel Codice prussiano (§ 2168, II, 8) si trova la disposizione: *Un mutamento nella persona del proprietario della cosa assicurata nulla modifica nell'assicurazione.* Le Condizioni norvegesi del 1881 contengono la seguente disposizione (§ 27 tradotto in inglese): *Should an insured object be transferred by sale or otherwise from the assured to some other party, such transfer annuls an insurance on hull, freight, or outfit, unless the underwriter consent to continue the insurance, an equitable return of premium being in such cases made for the risk that has not been run; but if the ship is at sea, the insurance shall continue till her arrival at some port or roadstead. With other insurances, the policy passes with the transfer of the object to the new owner, who, accordingly, as regards the underwriter, takes the place of the assured. The underwriter is not however responsible for risk that would not have occurred had no such transfer taken place. Should a ship without the sanction of the underwriter change her nationality, the insurance for the ship's owner does not cover any loss that may result therefrom.*

vengono esclusivamente dal mutamento della persona dell'assicurato, non riguardano l'assicuratore. Se p. es. un suddito di una potenza neutrale avesse in tempo di guerra trasmesso l'oggetto assicurato appartenente a lui ad un suddito di una potenza belligerante, l'assicurazione dovrebbe riguardarsi come assunta colla clausola « franca da molestie di guerra » (Cfr. Voigt, *Neues Archiv für Handelsrecht* IV pag. 218 e seg. nota 49).

2. La legge considera il trasferimento dell'assicurazione come sostituzione di un nuovo assicurato nella persona dell'acquirente. Ciò malgrado, essa concede all'assicuratore il diritto di far valere rimpetto all'acquirente non solo tutte le eccezioni ed azioni riconvenzionali a lui competenti derivanti dalla persona di lui, come pure tutte le eccezioni derivanti dalle norme in tema di assicurazione (come p. es. per omissione dell'obbligo di avviso da parte del primo assicurato), ma anche tutte le eccezioni non risultanti dalle norme proprie dell'assicurazione e derivanti dalla persona del primo assicurato, in quanto risalgano al tempo anteriore alla notificazione del trasferimento (Prot. VII pag. 3648 e seg.)

3. Se la polizza all'ordine è stata trasferita per mezzo di girata all'acquirente dell'oggetto assicurato, danno norma per i rapporti dell'assicuratore coll'acquirente gli Art. 303 e 305 (Cfr. sopra all'Art. 896).

Circa l'assicurazione sul corpo della nave, cui l'articolo in sè e per sè non si riferisce, vedi l'Art. 905.

Art. 905.

Le disposizioni dell'Art. 904 valgono anche nel caso di assicurazione di una quota parte di nave.

Se è assicurata la nave stessa, esse si applicano solo se la nave sia alienata durante un viaggio. Il principio e la fine del viaggio si determinano secondo l'Art. 827. Se la nave è assicurata a tempo o per viaggio (Art. 760), l'assicurazione dura nel caso di alienazione durante

un viaggio soltanto fino allo scaricamento della nave nel primo porto di destinazione (Articolo 827) [a].

A giustificare il principio, che il trasferimento di un' assicurazione sul corpo di una nave non sia retto semplicemente dalle regole stabilite nell'Art. 904 per il trasferimento di una assicurazione, fu detto nella Conferenza di Amburgo che gli assicuratori attribuiscono grande importanza nelle assicurazioni del corpo della nave alla personalità dell'armatore, chè specialmente ad armatori notoriamente capaci, che fossero soliti ad armare le loro navi con tutta la possibile diligenza, sono spesso consentite assicurazioni con premi molto inferiori a quelli consentiti ad altri armatori, sicchè il diritto per l'assicurato di trasmettere l' assicurazione deve essere limitato a quei casi in cui sia esclusa quasi affatto un'influenza dell'acquirente sul rischio. Tale è il caso primieramente per l'assicurazione di quote parti di navi, perchè a questo riguardo non si può ammettere che l'assicuratore annetta un peso speciale alla persona del compartecipe; poi nel caso di assicurazione di tutta una nave, se questa è alienata durante un viaggio, perchè la personalità dell' armatore è di grande importanza solo riguardo all'armamento, all'equipaggiamento della nave e simile, perciò solo prima dell'incominciamento del viaggio (Prot. VII pag. 3654-3656, VIII pag. 4453 e seg.) (1).

Le Condizioni generali aggiungono alle disposizioni di questo articolo la seguente (§ 162):

Della parte del premio, che si riferisce al pe-

---

(1) Il modulo comune di polizza francese per assicurazione del corpo di una nave contiene la seguente disposizione (Art. 28): *La vente publique du navire fait cesser de plein droit l'assurance au jour de la vente. L'assurance continue de plein droit en cas de vente privée s'appliquant à moins de moitié de l'intérêt assuré. En cas de vente privée s'appliquant à moitié au moins de l'intérêt et mentionnée sur l'acte de francisation, l'assurance de l'intérêt vendu ne continue que si l'acquéreur l'a demandé aux assureurs et a été agré par eux.*

---

[a] Manca una disposizione corrispondente.

riodo di tempo posteriore al suindicato scaricamento della nave o che deve calcolarsi proporzionalmente per i viaggi posteriori, l' assicuratore deve restituire all' assicurato due terzi.

TITOLO DUODECIMO

DELLA PRESCRIZIONE

CENNO GENERALE.

Il diritto marittimo germanico ha stabilito tre brevi prescrizioni di un anno, di 2 e di 5 anni. La legge enumera negli Art. 906 parte prima, 907 e 909 al. 1 i crediti che si prescrivono in un anno, nell'Art. 906 n. 1 e 2 quelli che si prescrivono in 2 anni e nell' Art. 910 al. 1 quelli che si prescrivono in 5 anni. La legge ha indicato negli Art. 908, 909 al. 2 e 910 al. 2 il momento, da cui comincia a decorrere la prescrizione per le diverse categorie di crediti. Infine l' Art. 911 dispone che un credito prescritto a termini del diritto marittimo non può esser fatto valere neppure in via riconvenzionale, se la prescrizione era già compiuta al tempo in cui sorse l' altro credito.

Art. 906.

I crediti enumerati nell' Art. 757 si prescrivono in un anno. Il termine per la prescrizione è però di due anni:

1. per i crediti dell'equipaggio derivanti dai contratti di arruolamento, se il congedo è avvenuto al di là del Capo di Buona Speranza e del Capo Horn.

2. per i diritti ad indennità derivanti da urto di nave [a].

L'introduzione di termini brevi di prescrizione fu motivata alla Conferenza d'Amburgo col dire che i crediti derivanti dal commercio marittimo si sottraggono dopo il decorso di qualche tempo all'esame ed al controllo, che solo il loro sollecito svolgimento rende possibile l'esercizio regolare e sicuro dell'industria e del commercio marittimo e che un gran numero di quei crediti produce diritti reali, che minaccierebbero pericoli al commercio, se si lasciassero sussistere troppo a lungo (Prot. VI pag. 2945).

Nel caso di collisione delle fonti legislative dà norma per decidere l'eccezione di prescrizione la legge, in base alla quale è deciso anche il rapporto obbligatorio. Tale è la pratica costante del Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero (Cfr. *Entsch.* XXII pag. 88 e seg. e le decisioni ivi citate).

Art. 907.

La prescrizione stabilita dall' articolo precedente si riferisce simultaneamente ai diritti personali, che competono eventualmente al creditore contro l'armatore o contro una persona dell'equipaggio.

Giusta l'articolo, il credito personale si prescrive nello stesso momento in cui si prescrive il corrispondente diritto reale, senza guardare se questo sia scaduto prima o dopo della sca-

---

[a] Il termine per la prescrizione è di un anno *a*) per le azioni derivanti dal contratto di arruolamento: l'anno decorre dalla scadenza del termine convenuto o dalla fine dell'ultimo viaggio, se il contratto è stato prorogato; *b*) per le azioni di risarcimento dei danni cagionati dall'urto di navi, termine computabile dal giorno della protesta o del richiamo indicati nell'Art. 665 Cod. Comm. *c*) per le azioni derivanti dalle somministrazioni di vettovaglie, di combustibile e di altre cose necessarie alle riparazioni od all'allestimento della nave in viaggio e dalle opere prestate per gli oggetti stessi; l'anno decorre dalla data delle somministrazioni e dalla prestazione delle opere, se non è convenuta una dilazione, nel quale ultimo caso la prescrizione rimane sospesa durante la dilazione convenuta e si computa dall'ultimo giorno, se le somministrazioni o la prestazione d'opera sono combinate per più giorni di seguito; *d*) per le azioni derivanti da somministrazioni di alimenti ai marinai ed alle altre persone del-

denza di quest'ultimo. Ciò ha importanza specialmente per i diritti personali dei creditori della nave, che derivano dal pericolare del loro diritto di pegno. Se p. es. al capitano od all'armatore è imputabile un atto, che pone in pericolo l'oggetto vincolato a cambio marittimo prima della scadenza del debito a cambio marittimo, l'azione per l'indennità si prescrive, benchè sorga e scada col verificarsi dell'atto pregiudizievole, solo nello stesso momento in cui si prescrive anche il debito del cambio marittimo.

Art. 908.

La prescrizione comincia:

1. riguardo ai crediti dell'equipaggio (Art. 757 n. 4) col decorso del giorno, in cui finiscono i rapporti di servizio, e, qualora sia possibile e concesso di proporre prima l'azione, col decorso del giorno in cui si verifica questa condizione: però non si ha riguardo per il principio della prescrizione al diritto di pretendere anticipazioni ed acconti;

2. riguardo ai crediti per avaria o ritardata consegna di merci e di bagagli (Art. 757 n. 8 e 10) e per contributi di avaria comune (Art. 757 n. 6) col decorso del giorno in cui ha luogo la consegna; riguardo ai crediti per mancata consegna di merci col decorso del giorno in cui la

---

l'equipaggio d'ordine del capitano: l'anno si calcola come alla lettera precedente; *e*) per le azioni derivanti dal contratto di noleggio: l'anno si computa dalla fine del viaggio (*Art. 923, 924, 925 Cod. Comm.*). Giova aver presente che la prescrizione ordinaria in materia commerciale in tutti i casi, in cui il Codice od altre leggi non stabiliscano prescrizioni più brevi, si compie col decorso di dieci anni (*Art. 915, 917 Cod. Comm.*). Notiamo per incidenza che l'*Art. 918 Cod. Comm.* stabilisce il termine di dieci anni per l'usucapione della nave anche in difetto di titolo e di buona fede, mentre il termine è di cinque anni dalla data della trascrizione del titolo e dell'annotazione di esso nell'atto di nazionalità per chi possieda una nave in forza di un titolo stipulato in buona fede, debitamente trascritto e non nullo per difetto di forma. L'acquisto della proprietà della nave in forza della prescrizione non è ammesso, giusta l'ultimo alinea del detto articolo, a favore del capitano.

nave giunge nel porto, nel quale doveva farsi la consegna, e se non è raggiunto questo porto col decorso del giorno, in cui l'interessato ebbe primieramente notizia di ciò come pure del danno;

3. riguardo ai crediti non compresi nel numero secondo derivanti da colpa di una persona dell'equipaggio (Art. 757 n. 10) col decorso del giorno, in cui l'interessato ha avuto notizia del danno; riguardo ai diritti di risarcimento per urto di navi col decorso del giorno in cui è avvenuto l'urto;

4. riguardo a tutti gli altri crediti col decorso del giorno in cui è scaduto il credito [a].

1. La legge col parlare nel numero primo della possibilità di promuovere l'azione ha contemplato tanto la possibilità giuridica di essa, la esperibilità del diritto, quanto la possibilità di fatto di promuovere l'azione da parte del creditore, la quale possibilità non esiste p. es. alloraquando il capitano od il marinaio si trova ancora in viaggio. La legge, coll'aggiungere il requisito dell'ammissibilità, ha tenuto conto della circostanza che il marinaio non può convenire il capitano davanti un tribunale straniero (Prot. VI pag. 2951 e seg.; Cfr. Ordinanza per la gente di mare § 105).

2. Il numero secondo dell'articolo è redatto scorrettamente in quanto che riguardo ai crediti degli interessati nel carico per i contributi di avaria comune fa cominciare la prescrizione col decorso del giorno, in cui è avvenuta la consegna delle merci, mentre nessuna disposizione v'ha per il caso in cui in generale nessuna consegna di merci sia fatta. In tal caso vale la stessa norma come se le merci non fossero consegnate per un motivo diverso da quello dell'avaria comune (Cfr. Lewis nel Manuale dell'Endemann IV pag. 164 nota 66).

Art. 909.

Inoltre si prescrivono in un anno i crediti, che gravano le merci per il nolo insieme agli ac-

---

[a] Vedi la nota all'articolo precedente.

cessorii tutti, per il compenso di stallie, per le gabelle e le altre spese sborsate, per le somme date a cambio marittimo, per contributi di avaria comune e per le spese di salvataggio e di soccorso, come pure tutti i diritti personali contro gli interessati nel carico ed i crediti per il prezzo di trasporto di passeggieri.

La prescrizione comincia, riguardo ai contributi di avaria, col decorso del giorno in cui sono consegnate le merci gravate dal contributo, e riguardo agli altri crediti col decorso del giorno in cui ne è giunta la scadenza [*a*].

1. L'articolo tratta evidentemente non soltanto dei crediti del noleggiante, ma anche di quelli di tutte le persone, cui possono competere i crediti quì enumerati, di quelli del creditore del cambio marittimo, dell'interessato nell'avaria e simili.

2. Coll'essere assoggettati alla prescrizione di un anno tutti i diritti personali contro gli interessati nel carico, non si devono intendere compresi, a mio avviso, in ciò tutti i crediti derivanti dai contratti di noleggio. Come si rilevò alla Conferenza di Amburgo, non si intese con ciò di stabilire una prescrizione breve per tutti i crediti derivanti dall'industria marittima. Anzi le disposizioni del diritto civile circa la durata della prescrizione vennero disapplicate solo in quanto lo richiedano i bisogni speciali del commercio marittimo e della navigazione. Perciò fu riconosciuto anche esplicitamente che i crediti contro il capitano ed i marinai derivanti dai contratti di arruolamento, quelli per risoluzione del contratto di noleggio da parte dell'armatore non soggiacciono al termine breve di prescrizione (Prot. VI pag. 2960-2962; Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XI pag. 260 e seg. Sentenza del Supremo Tribunale di Amburgo dell'11 Marzo 1878. *Hamburgische Handelsgerichts-Zeitung*

[*a*] Per le azioni derivanti dai contratti di prestito a cambio marittimo o di pegno sulla nave il termine per la prescrizione è di tre anni dal giorno della scadenza dell'obbligazione (*Art. 920 Cod. Comm.*), e per le azioni per contribuzione di avaria comune il termine è di un anno dal giorno del compiuto scaricamento (*Art. 923 Cod. Comm.*). Per le azioni derivanti dal contratto di noleggio il termine è, come fu già rilevato, di un anno dalla fine del viaggio (*Art. 924 Cod. Comm.*).

del 1878 pag. 119). Invero il progetto prussiano (Art. 689) aveva assoggettato affatto in generale alla prescrizione di un anno i *crediti del capitano o dell'armatore per il pagamento del nolo o del prezzo di trasporto dei passeggieri*. Ma dall'essersi riconosciuto esplicitamente che nei « diritti al nolo » fossero simultaneamente comprese le azioni di regresso contro il noleggiatore per il nolo, si deduce che alla Conferenza di Amburgo non fu contemplato con ciò qualunque credito derivante dal contratto di noleggio (Prot. VI pag. 2952). Colla dizione odierna però dell'articolo, la quale si trova già nel progetto di prima lettura (Art. 673), si può intendere per interessato nel carico, giusta l'esatta spiegazione data da una sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo confermata dal Tribunale Supremo dell'8 Ottobre 1874 *(Hamburgische Handelsgerichts-Zeitung* del 1874 n. 239, del 1875 n. 23) solo il proprietario della merce caricata o colui che quale possessore della polizza di carico o per un altro motivo è autorizzato a disporre della merce, ed a ciò accennano anche le citazioni poi tolte degli Art. 558 (eguale al 624), 589 (eguale agli Art. 680, 681), 629 (eguale al 735), che si trovavano nel testo dell'articolo in esame al progetto di prima lettura. Quindi l'azione del noleggiante contro il ricevitore delle merci fondata sull'Art. 615 e l'azione di regresso contro il noleggiatore basata sugli Art. 628, 629 soggiacerebbero alla prescrizione di un anno, perchè in tali casi quest'ultimo è convenuto avuto riguardo ai suoi rapporti colle merci caricate.

Di rincontro al credito per il nolo verso il noleggiatore, il quale si fonda esclusivamente sull'obbligazione di pagare da lui assunta nel contratto di noleggio, si applica la prescrizione del diritto civile: e ciò vale anche, giusta la spiegazione del Tribunale di Commercio di Amburgo nella sentenza suaccennata, anche per il diritto ad indennità spettante, a termini dell'Art. 642, subordinatamente alle condizioni ivi indicate, al noleggiante per un viaggio in zavorra fatto dalla nave per ricevere il carico.

Art. 910.

Si prescrivono in cinque anni i crediti dell'assicuratore e dell'assicurato derivanti dal contratto di assicurazione.

La prescrizione comincia col decorso dell' ultimo giorno dell' anno, in cui è finito il viaggio assicurato, e nel caso di assicurazione a tempo col decorso del giorno, in cui finisce il tempo dell' assicurazione. Essa comincia, se non si hanno notizie della nave, col decorso del giorno in cui finisce il termine della presunzione di perdita [*a*].

La disposizione data circa il principio della prescrizione nel caso di mancanza di notizie della nave si applica sì per l'assicurazione a viaggio come per quella a tempo. Ed invero questo computo del termine di prescrizione vale, come lo dimostra il testo (« se non si hanno notizie della nave »), non solo riguardo ai diritti derivanti dalla mancanza di notizie, ma anche riguardo a tutti gli altri crediti eventualmente già sorti prima dell' incominciamento del termine per la presunzione di perdita e derivanti dalla medesima assicurazione; anche se questi soggiacerebbero sotto altri aspetti ad un termine diverso di prescrizione (Prot. VII pag. 3680).

Nelle Condizioni generali il § 163 corrispondente a questo articolo è del seguente tenore:

Il credito dell' assicurato verso l' assicuratore derivante dal contratto di assicurazione si estingue per prescrizione, se non è fatto valere col proporre domanda giudiziale entro cinque anni dal giorno della avvenuta notificazione del danno (§ 143).

[*a*] Giusta l' *Art. 924 Al. 2* e *3*, per le azioni derivanti dal contratto di assicurazione il termine di prescrizione è di un anno decorribile dal compimento del viaggio assicurato, per le assicurazioni a tempo dal giorno in cui finisce l' assicurazione ed in caso di presunzione di perdita della nave per mancanza di notizie dal momento finale del termine stabilito per la presunzione di perdita.

I crediti spettanti all' assicuratore contro l'assicurato (per premii, eventuale restituzione e simili) si estinguono per prescrizione, se non sono fatti valere col proporre domanda giudiziale entro cinque anni dacchè sono sorti.

Gli interpelli stragiudiziali non impediscono il verificarsi della prescrizione.

Non si fa luogo ad alcuna restituzione nel primiero stato contro l' omissione del tempestivo inizio dell' azione.

Le Condizioni di Brema dispongono (§ 71):

Se l'assicurato omette di denunziare un danno per oltre dieciotto mesi, se il danno si è verificato durante un viaggio in Europa, e per oltre due anni, se il danno si è verificato durante un altro viaggio, calcolati dal giorno della polizza, sono estinti tutti i diritti verso l'assicuratore, per modo che non possano farsi valere neppure per via di eccezione; così pure se sono accampati dei diritti, ma questi non siano stati proposti avanti l'autorità giudiziaria, nel caso di rifiuto di pagamento, entro tre anni calcolati dallo stesso giorno.

Solo allorquando l' assicurato dimostri essere stata in causa di circostanze impossibile una denunzia tempestiva del diritto o l' esperimento in giudizio di questo, gli compete un nuovo termine di sei mesi dal momento in cui era in grado di fare la denunzia o di agire giudizialmente. In nessun caso può frattanto il termine eccedere cinque anni dal giorno della polizza (1).

---

(1) Riguardo all' incominciamento del termine di prescrizione le Condizioni di Brema concordano col *Code de Commerce* (Art. 432): *Toute action dérivant — d'une police d'assurance est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat.*

Art. 911.

Un credito, che sia prescritto giusta gli Art. 906 fino al 910, non può essere fatto valer neppure in via di compensazione, nè altrimenti in via riconvenzionale, qualora fosse già prescritto nel tempo in cui sorse l' altro credito.

La legge non ha fatto cessare intieramente il credito in forza della prescrizione, ma ha solo enunciato il principio che un credito prescritto non possa essere fatto valere *excipiendo*, ed in ispecial modo *compensando*, se il diritto proposto è sorto soltanto dopo la prescrizione del credito, che si farebbe valere *excipiendo* (Cfr. Prot. VIII pag. 4203-4209).

Di rincontro le Condizioni generali (§ 163 vedi pag. 397 e seg.) e quelle di Brema (§ 71 vedi pag. 398) dichiarano estinto per effetto della prescrizione lo stesso diritto.

INDICE ALFABETICO DELLE MATERIE

I numeri indicano il volume e la pagina

A

B

C

D

E

F

G

I

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

INDICE

ERRATA-CORRIGE

Vol. I. pag. 87 linea 1 n. 3 — leggi: n. 4.
» II. » 61 intestazione Art. 559, 560 — leggi: Art. 579, 580.
» » » 169 linea 28 imbargo — leggi: embargo
» » » 211 » 33 essi — » stessi